Vintilă M. Mihăilescu

♦

Evoluţia geografică a unui oraş: Bucureşti

Tehnoredactor: Rodica Niţă

Cartografia: Cristian Gheorghiu
Elaborarea cartografică finală
după schiţele autorului: Gheorghe Niculescu

© Editura Paideia, 2003
701341 Bucureşti, România
Str. Tudor Arghezi nr. 15, sector 2
tel.: (00401) 211.58.04; 212.03.47
fax: (00401) 212.03.48
e-mail: paideia@fx.ro
www.paideia.ro

Sub acest titlu se reproduce articolul lui Vintilă M. Mihăilescu publicat în 1915, în „Anuarele Geografic şi Antropogeografic“, 1914-1915, pp. 145-225.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
MIHĂILESCU, VINTILĂ
Bucureştii din punct de vedere antropogeografic şi etnografic / Vintilă M. Mihăilescu. - Bucureşti : Paideia, 2003
p. 74; 20 cm.
ISBN 973-596-123-7

913(498 Buc.)

VINTILĂ M. MIHĂILESCU

BUCUREŞTII

DIN PUNCT DE VEDERE ANTROPOGEOGRAFIC ŞI ETNOGRAFIC

Ediţie îngrijită de
Gheorghe Niculescu şi *Şerban Dragomirescu*

PAIDEIA

I

BUCUREŞTII DIN PUNCT DE VEDERE ANTROPOGEOGRAFIC ŞI ETNOGRAFIC

CUVÂNT ÎNAINTE

Alcătuirea oraşului (străzi[1] şi case)

Observaţii făcute pe plan. În jurul răspântiei de drumuri ce taie Lunca Dâmboviţei în punctul central al regiunii mijlocii din Câmpia Munteniei, s-a aşezat reţeaua de străzi a Bucureştilor. Închizând în ea ochiuri neregulate de mărime neegală, se întinde pe aproape toată aria cuprinsă în actualul poligon al oraşului (5.600 ha). Mai alungită în colţurile de nord-est (Moara Assan), nord-vest (Gara de Nord) şi sud-vest (Gara Filaret) şi turtită spre sud-est (Abatorul), e foarte deasă la centru, ca şi în câteva puncte din restul oraşului; spre periferie, se răreşte însă (cu excepţia colţurilor pomenite), rămânând în unele părţi spaţii mari de loc neclădit între străzi şi raza oraşului, iar în altele ajungând doar drumurile principale până la latura poligonului. La centru şi în toate punctele unde apar mai întreţesute, străzile sunt strâmbe şi mai strâmte. Deşi aliniate cele mai multe, ele se deosebesc uşor de cele trase ulterior alături sau peste ele. Cu cât te apropii de periferie creşte numărul străzilor drepte şi ceva mai largi, iar dincolo de brâul şoselelor (Ştefan cel Mare, Basarab) regularitatea locală a liniei străzilor este aproape de tot respectată. Nu se poate însă deosebi nici aici un plan general de aliniere, consecvent urmărit pe toată periferia, aşa că apare uşor de văzut

---

[1] Pentru străzi, Căile Victoriei, Moşilor, Călăraşi, Şerban Vodă, Rahovei şi Plevnei. Acestea sunt cele mai însemnate, aproape toate – cele mai vechi.

[2] De pildă, cartierele Moara Assan, Tonola, Florească, Blanc etc.

posterioritatea peticelor de străzi nou-adăugate[2].

Neregularitatea reţelei apărând de sub îndreptările administraţiei comunale din a doua jumătate a secolului al XIX-lea e întreruptă însă de vechile drumuri radiale şi de cele circulare. Ele răspund unor nevoi imediate, aceleaşi în toate oraşele sau târgurile care au o suprafaţă liberă de întindere. Pe un plan al Bucureştilor se văd o sumă de străzi radiale, între care se pot cunoaşte uşor cele mai însemnate şi cele mai vechi, după legătura lor cu diferitele regiuni ale ţării. De la periferie până la centru se disting, mai întrerupte sau mai continue, drumurile circulare care fac legătura între cele radiale. Acestea stau în mai strânsă legătură, se pare, şi cu vechile hotare ale târgului[1].

Mai este ceva care atrage atenţia, după întinderea şi forma reţelei de drumuri – nomenclatura lor. Desigur, nu poate fi vorba de nomenclatura administraţiei moderne, aceasta fiind mai totdeauna dispreţuitoare de timp şi loc, ci de aceea în care mai trăieşte încă vremea trecută şi înfăţişarea de odinioară a locurilor. De aceea şi trebuie să fim foarte circumspecţi când folosim numele străzilor. Cel mai bogat material în acest sens ni-l dau centrul şi părţile nordice, nord-estice şi răsăritene ale oraşului. Cele de la centru stau în legătură (foarte multe) cu vechile ocupaţii, cu trecutul negustoresc[2], câteva cu viaţa politică şi boierească de aici[3], cu aşezări etnice[4] sau cu elemente

[1] E mult mai uşor să se facă aceste observaţii pe planul Borroczyn (1852). Cele mai lămurite străzi circulare sunt străzile Traian şi Romană (astăzi Mihai Eminescu n. ed.) şi şoselele periferice Ştefan cel Mare, Basarab etc. Acestea din urmă au fost hotar Bucureştilor până la 1895; Strada Traian păstrează încă pe alocuri urmele şanţului de împrejmuire (P.S.S. Arhiereul Calist Botoşăneanu, *Biserica Delea Nouă*, pag. 5 şi 112); Strada Romană pare a fi jucat acelaşi rol, dacă ţinem seamă de gropile de nisip astupate imediat la nord de ea.

[2] Străzile Blănari, Băcani, Covaci, Gabroveni, Cavafi, Potcovari, Scaune, Negustori etc.

[3] Străzile Doamnei, Brezoianu, Batişte, Cernica (azi D. Stăniloaie n. ed.), Bulevardul Domniţei (azi Hristo Botev n. ed.) etc.

[4] Străzile Bărăţia, Luterană, Armenească, Israelită, Spaniolă, Sinagoga, Mămulari etc.

[5] Izvor, Puţu cu apă rece, Sălciilor, Fântânii, Gârliţa, Între gârle etc.

geografice locale[5]; cele dinspre margini, cu ocupaţii care arată o mai strânsă legătură de pământ[1], sau cu viaţa locală, în care s-a distins cutare preot, negustor ori boier.

Urmărind acum – pe un plan de 1:5.000 – suprafaţa clădită, observăm următoarele:

Spaţii mari goale între raza oraşului şi străzi. Doar în trei locuri casele ajung până la linia de centură: de-a lungul Căii Moşilor, unde oraşul se întinde până la apa Colentinei; de-a lungul Căilor Plevnei, Griviţei şi Şoselei Filantropiei (azi Ion Mihalache, n. ed.), unde se adaugă, dincolo de rază, satele Griviţa, Bucureştii Noi şi Principele Carol; în fine, de-a lungul Căii Rahovei, care duce şi la satul Bragadiru.

În oraş, dincoace de linia clădită, suprafeţe mari rămase neacoperite de case, aşa că rămân, în unele locuri, mahalale aproape despărţite de restul oraşului.

În afară de grădini şi curţi, sunt mari locuri virane spre apus (aproape toată terasa şi lunca între Opler şi Cotroceni), spre nord-vest (de pildă, locul rezervat clădirii Gării Centrale), spre răsărit (spaţiul între Calea Raion, Şoseaua Vitan şi mahalaua Izvor).

Descreşterea curţilor în raport cu desimea străzilor. În unele părţi din centru, ca şi de-a lungul unora dintre marile drumuri, curţile au dispărut aproape cu totul.

Creşte suprafaţa ocupată de fiecare casă în parte, spre centru, de-a lungul celor mai însemnate artere de circulaţie, în unele pieţe cu caracter comercial, în centrele industriale şi militare, în mahalalele locuite de evrei.

În cartierele industriale, locuinţele pentru muncitori şi lucrători îşi păstrează baza lor restrânsă.

Distribuirea caselor şi suprafaţa ocupată de ele[2] dă astfel rapor-

---

[1] Străzile Nisipari, Olari, Duzilor, Gogoşilor, Gândacilor, Agricultorilor, apoi Găitănari, Orzari, Birjari, Precupeţi, Dogari, Fierari, Clopotari, Povernei etc.

[2] Suprafaţa clădită este de 6.800.000 m^2; cea neclădită: 22.453.649 m^2 (după zona veche) (la 1907; v. A. S. B. pe 1906-1907, articolul d-lui Z.C. Arbore, pag. 235-236).

tul între ţesătura străzilor şi desimea clădirilor, precum şi putinţa despărţirii între ce este mai vechi şi ce este nou, adăugat sau transformat în alcătuirea oraşului.

Observaţii făcute în oraş. Cercetarea directă a oraşului va aduce completarea – pe cât e cu putinţă – a celor date de plan.

Pentru a străbate Bucureştii în lat, de la un punct al razei la cel opus, îţi trebuie mai mult de 1 ceas şi 20 de minute, făcând 1 kilometru în 10 minute. De tot cam atât timp ai avea nevoie pentru a-l tăia în lung de la Hipodrom la Cimitirul Şerban Vodă. Într-un timp aproape întreit, i-ai face înconjurul pe şoselele de centură, care sunt însă mult înăuntrul razei. Aceste plimbări dau o idee reală despre întinderea şi forma aproape rotundă a oraşului. Alte două plimbări în diagonală – pentru care trebuie un timp mai mare – duc la înţelegerea că Bucureştii prezintă cele trei prelungiri ale colţurilor de sud-vest, nord-vest şi nord-est.

Privit acum de pe o înălţime, vara, apare ca o îngrămădire de acoperişuri, întrerupte de turlele numeroaselor biserici şi de cele ale clădirilor-palate, foarte îndesate spre mijloc, mai rare, dar în chip neegal mai rare, în mahalalele ce urmează centrului şi spre margine – aici, mai ales, des întrerupte de multă verdeaţă[1].

Pătrunzând în el, vedem:

În centru – căruia, ca şi regiunii de mijloc, ca şi periferiei, nu i se poate impune un hotar –, străzi strâmte şi strâmbe, tăiate de altele drepte şi largi (mai multe drepte, largi mai puţine); neregularitatea trotuarului, în multe locuri încă şi pe străzile cele mai umblate, case intrând cu o latură sau un colţ până în drum, case mari cu multe caturi, cu multe ferestre, cu ornamentaţie specială, importată pe de-a-ntregul din Apus, masivitate sau eleganţă imitată tot de acolo,

[1] Cea mai completă panoramă a oraşului se desfăşoară ochilor de pe înălţimea Pisculuiori de pe aceea unde se află Ospiciul Zerlendi.

[2] Cel mai caracteristic model îl oferă B-dul Colţei: o foarte originală colecţie de clădiri, care lasă impresia că proprietarii lor s-au luat la întrecere unii cu alţii. Toate sunt ridicate în vremurile noastre chiar.

stiluri diferite, foarte diferite, când este stil[2]. Aceste clădiri mari, frumoase ori făcute din prisos cuprind cea mai însemnată parte din centrul oraşului şi se întind în chip neegal, cu deosebire în jurul Căii Victoriei şi al bulevardelor principale. Dintre ele trebuie considerate aparte, deşi se află amestecate cu celelalte, edificiile severe din vremuri mai grele[1].

Tot aparte – izvorând din alte cauze decât ale gustului personal şi iubirii de originalitate înlesnite de averile personale – sunt de pus şi clădirile de speculă: hotelurile, de pildă; apoi clădirile publice cele noi, care, împodobind oraşul, răspund aproape toate şi scopului pentru care au fost ridicate[2]. În fine, într-o ultimă clasă sunt de considerat casele în aşa-numitul stil românesc. Fără a se părăsi modelele apusene, se clădesc de câtva timp edificii care împrumută elemente sau imită arhitectura mănăstirilor, culelor, palatelor vechi domneşti, caselor boiereşti aflătoare încă în cuprinsul ţării[3].

În mahalalele de mijloc, casele au, în general, înălţimea potrivită – fără a fi rare clădirile cu mai multe caturi –, înfăţişarea când monotonă, când originală (imitaţie însă după cele din centru); între ele, acele îngrămădiri de odăi în şiruri paralele sau în forma pătratului, locuite în cea mai mare parte de evreime se şi află în cartierele locuite de evrei. Aici fiecare casă are curtea sa, de cele mai multe ori chiar grădiniţă. În multe părţi se mai văd chiar curţi mari cu grădini întinse, despărţite în fundul lor. Ca şi în centru, străzile sunt deseori strâmbe şi strâmte; în unele locuri, atât de neregulate, încât cu greu te poţi

---

[1] Palatul Regal (adăugit), Universitatea, Teatrul Naţional, Ministerul de Finanţe, precum şi multe case mai vechi de pe Calea Victoriei, Lipscani, Carol, mai toate vechi case boiereşti (v. Ionescu-Gion, *Istoria Bucureştilor*, cap. „Podul Mogoşoaiei", şi fotografii în Fr. Damé, *Bucureşti în 1906*).

[2] Poşta, Casa de Depuneri, Ateneul, Camera de Comerţ.

[3] Motiv de multe păcate arhitectonice, această direcţie a dat şi lucruri frumoase: astfel, Şcoala Centrală de Fete, Palatul Ministerului Lucrărilor Publice, casa d-lui I.C. Brătianu etc.

[4] De pildă, mahalalele Armenească, Dobroteasa, Dichiu, mahalaua evreiască de la Jigniţa.

orienta prin ele[4].

La periferie, străzile drepte, atât de frumoase pe plan, câteodată sunt numai urme mărginite de maidane pline cu moloz, de garduri sau de case noi foarte rare; în cartierele mai compacte însă, de-a lungul străzilor ceva mai îngrijite, se înşiră case modeste, în regulă rânduite cu o latură la stradă şi cu faţa spre curtea strâmtă şi lungă[1]. În mahalalele mărginaşe dinspre sud, sud-est şi în unele dintre cele vestice, mai puţin, străzi şi case oferă înfăţişare de *sate*.

Înfăţişarea generală a acestor mahalale depinde în bună parte de locuitorii lor. Azi, unde sunt ţigani sau oameni cu totul săraci, străzile şi casele au cea mai înapoiată înfăţişare. Spre pildă, pe gunoiul care acoperă gropile de nisip de la nordul oraşului, se văd colibe mici cârpite din tinichea. În apropiere, case mici aruncate în mijlocul unor curţi mari, cu sau fără garduri; câteva dintre ele au doar acoperişul sau două-trei ferestre mici deasupra pământului. O înfăţişare identică sau foarte puţin schimbată, o au case şi locuri spre Obor (Şoseaua Ştefan cel Mare), în Raion (ţigani), în colţul de nord-est al oraşului (ţigani), unde străzile se pierd în fundături şi locuri virane, în Grozăveşti etc.

În anumite părţi ale oraşului, la centru, ca şi la periferie, apare nota istorică. Trăieşte trecutul nu numai în oameni, ci şi în manifestările lor exterioare. Neurmărind decât tot înfăţişarea locurilor, e uşor de înţeles, fără informaţie verbală sau documentară, că, ici sau dincolo, oraşul s-a oprit pe loc din întinderea lui. S-a întâmplat acest lucru în tot colţul de sud-est. Anume, se păstrează aici mahalalele vechi cu înfăţişarea de sat sau vechi târg românesc, pe jumătate transformate prin pătrunderea noului tip de locuinţe occidentalizat[2] alături de alte forme ale vieţii celei noi. Ele păstrează multe semne

---

[1] Unele au înfăţişarea mahalalelor de mijloc: Blanc, Suter; altele, chiar pe aceea a centrului: Şoseaua Jianu, Şoseaua Kiseleff. Cele mai bune exemple: cartierele industriale din nord-est.

[2] Adesea occidentalizat ţigăneşte: case cu colţuri îngrijite, cu prelucrarea şi groşelană a suprafeţelor.

Strada Foişor. Casă veche românească cu parmaclâc

Vedere din mahalaua Foişor. Pildă de mahala cu înfăţişare de sat

ale trecutului şi vechimii lor; casele însă dau nota hotărâtoare.

Cele mai caracteristice mahalale, din acest punct de vedere, sunt cele de la sud-estul Bisericii Radu Vodă (Sârbi, Dobroteasa, Vitan, Foişor mai cu seamă). Încă de pe Calea Dudeşti, este o cruce de piatră[1] cu litere slavone într-o mahala acum cu totul neromânească, iar mai spre sud, în Foişor şi pe Vitan, încă două-trei. În mahalalele citate, dar mai cu seamă în Foişor şi Dobroteasa (Strada Baba Dochia), case cu pridvor, parmaclâc sau prispă, ici-colo intrate în stradă, cârciumi aşezate în colţuri şi cu scară pentru a te sui în ele, alte case acoperite cu olane, curţi mari şi uliţe vechi, strâmte, toate acestea trebuind a fi urmărite prin tot ce s-a ridicat nou. Mascarea aceasta se întâmplă mai desăvârşit, de pildă, la sud-est de Radu Vodă. Cheiul bine tăiat, tăbăcăriile cu coşurile înalte, clădirile noi înalte şi uniforme ascund străzile mici ce se ridică pe râpa de la Dâmboviţa, ascunzând în ele câte ceva din trecut (Strada Baba Dochia).

Invers, spre nord, oraşul crescând mult, a cuprins în el vechile mahalale de margine, care se cunosc aici în acelaşi fel, după aceeaşi formă a caselor cu prispă, cu parmaclâc unit cu acoperişul prin coloane legate prin arcade, unele acoperite cu olane[2], după crucile de piatră cu litere slavone[3]. Aceste semne de vechime apar însă aici mai pierdute între clădirile moderne şi actualele case de mahala.

S-a petrecut acelaşi fenomen şi spre răsărit (mahalalele Delea Veche şi Delea Nouă, de exemplu), spre sud (Calea Rahovei până în Antim, luată cu unele străzi laterale), doar că transformarea, după loc, s-a făcut în diferite grade.

Clădiri în care să se vadă forma altor vremuri sau numai un spirit străin de vârtejul occidentalizării de azi, se întâlnesc absolut rătăcite în mijlocul celor noi în mai toate părţile Capitalei, chiar prin străzile – vechi însă – din centru.

---

[1] Se aşezau la puţuri. Obiceiul s-a păstrat în unele locuri: cruce cu litere latine în mahalaua Foişor, alta cu litere latine colorate în mahalaua de la Bragadiru.

[2] Mahalaua Tirchileşti (Dichiu), Strada Polonă spre margine.

[3] Mahalaua Tirchileşti.

Iată câteva: case boiereşti se văd pe Calea Victoriei, Lipscani, Câmpineanu, Rahovei, Izvor (axa unei vechi mahalale); case negustoreşti – din mahalaua de mijloc în mahalaua Armenească, în Străzile Potcovari, Armoniei, Corbului, Labirint etc.; case mici de tot, colibe acoperite cu olane şi împărţite simplu – în Calea Moşilor colţ cu Bulevardul Carol, Strada Vântului, Strada Dimitrie Racoviţă.

Dacă tendinţa de occidentalizare în tăierea străzilor şi ridicarea caselor, tendinţă care înseamnă spiritul cel nou în prefacerea oraşului, e de mult dincolo de jumătatea drumului, trebuie arătat şi accentuat că vechiul spirit şi formele vieţii sale materiale n-au murit.

El trăieşte prin ce a rămas din trecut: străzi strâmbe şi strâmte greu de îndreptat, biserici, unele lăsate aproape în ruină, cruci, puţuri, apoi case care răspund ca formă şi dimensiuni unor stări sociale totdeauna aceleaşi: case mici cu prispă închisă, case mai mari cu prispă şi parmaclâc, case negustoreşti mai mari cu parmaclâc, case boiereşti ceva mai apropiate de cele occidentale. Acelaşi spirit vechi se îndărătniceşte a trăi şi mai departe *prin predominarea gustului personal, prin lipsa simţului totalului pe aceeaşi stradă, în special, şi în tot oraşul, în general,* în fine, prin continuarea, măcar în parte, a felului vechi de a clădi: case în mijlocul curţilor cu grădini, străzi scurte mărginite doar de garduri, locuri mari înverzite rămase între clădiri (Sf. Elefterie), tipurile de case cu prispă, care continuă să se ridice în unele mahalale mărginaşe alături de cele imitate pe la centru.

Din cele de până aici scoatem următoarele concluzii:

1) Ţesătura de străzi alcătuind Bucureştii e deasă şi formată din linii strâmbe şi strâmte la centru şi în câteva puncte din interiorul oraşului, aşezate, independent unele de altele, la depărtări deosebite; largă şi aliniată la periferie, dar şi înlăuntrul capitalei, acolo unde drumurile au fost corectate sau au fost tăiate altele noi.

2) Casele sunt înalte, alăturat clădite după modele apusene foarte variate, pe o mare suprafaţă la centru şi în regiunea de mijloc, unde sunt însă mai mici (în general) şi mai rare. Aceste modele de locuinţe, care în ele înşile nu pot avea vreo însemnătate în aprecieri de ordin etnografic, predomină în oraş şi – sub forme mai modificate şi mai puţin perfecte – chiar la periferie, unde se păstrează case vechi cu

prispă sau pridvor, unele acoperite cu olane ori clădite după modele pământene, care se pot considera ca o evoluţie a locuinţei de la ţară.

3) În tot oraşul se pot urmări mai multe contraste sau neregularităţi: disproporţie între suprafaţa clădită şi cea neclădită (contrast de la centru spre periferie); contrast între înălţimea, forma şi suprafaţa prinsă de clădiri pe aceeaşi stradă, ca şi în tot oraşul (mai multă uniformitate, însă, la periferie); contrast între străzile vechi şi cele noi; neregularitate în trasarea chiar a străzilor şi cartierelor noi (lipsa unui plan general).

4) Pătrunderea formelor largi de viaţă materială de la centru spre periferie, opunându-i-se, mai ales aici, formele vechi, în legătură cu viaţa de târg românesc şi cea de sat, cu locuitori pe jumătate doar orăşenizaţi. *Deci, alături de tendinţa occidentalizării, viaţa trecutului şi cea românească proprie, care fac din Capitală un oraş a cărui vechime se simte, un oraş ce nu e aşa uşor de transformat pe cât s-ar putea crede sau pe cât ar părea.*

Fazele prin care au trecut Bucureştii. Explicarea stării de lucruri cuprinse în concluziile de mai sus stă în aşezarea oraşului, în condiţionarea lui geografică, în trecutul lui şi în compoziţia sa etnică. Înainte de a intra în cercetarea acestor cauze, e bine să schiţăm fazele prin care a trebuit să treacă oraşul actual:

---

[1] Numele de Bucureşti – care nu putea să fie, în primul rând, decât numele unui sat românesc întemeiat ca oricare alt sat românesc – apare alături de pomenirea cetăţii (Documentul lui Mircea, în Gr. Tocilescu, *Cetatea Dâmboviţei*, 1898; Documentul lui Radu cel Frumos (1470), în I. Bogdan, *Relaţiile Ţării Româneşti cu Ardealul şi Ţara Ungurească*, 328). Am putea conchide, prin urmare, că satul e cel puţin contemporan cetăţii (pentru numirea unei cetăţi după sat avem şi exemplul Poenarilor: cetatea Poenari sau de la Poenari). Documentul lui Vlad Ţepeş (1459), în care se spune: *„ex castro fluvii Dambovicha“*, poate arăta că e vorba tot de Cetatea Dâmboviţei de sus (cf. doc. lui Mihail (1815-1818), unde e vorba de Cetatea Dâmboviţei (pag. 7, I. Bogdan, *op. cit.*)). V. însă şi Al. Lepădatu, *Două vechi cetăţi româneşti: Poenarii şi Dâmboviţa*, în „Buletinul Comisiunei istorice“, IV (1910), pag. 179.

I. *Un sat*[1] al urmaşilor lui Bucur, un oarecare moş Bucur. Această origine se admite, desigur, acum fără discuţie sau uimire.

II. Alături de el, contemporană, dacă nu posterioară, *o cetate (Castrum nostrum fluvii Dambovicha* sau *Arx Bukaresth).*

Împrejurările politice şi militare, analogia cetăţii clădite la Giurgiu, un document ar întemeia ipoteza ridicării acestei cetăţi, care ar fi apărat – precum Comana, mai târziu, Bucureştii – capitala ţării (Târgovişte) în vremea lui Mircea cel Bătrân. Însemnătatea ei este însă de scurtă durată, căci din secolul al XVI-lea nu se mai vorbeşte de cetatea Bucureştilor[1].

III. *Un târg de oarecare însemnătate din secolul al XVI-lea.* Desigur, la început un simplu popas pentru carele braşovenilor, care treceau spre Dunăre[2]. În această vreme, când drumul comercial de căpetenie era cel al Brăilei, nu se putea numi acest popas decât tot sat. După alegerea lui ca scaun de domnie provizoriu şi mai ales după căderea Brăilei (1546), însemnătatea răspântiei creşte şi satul se poate numi târg (în secolul al XVI-lea)[3]. Din această vreme, târgul e în continuu progres.

IV. *Târg şi capitală a ţării* (definitiv în secolul al XVIII-lea)[4].

---

[1] Al. Lepădatu *(art. cit.)* crede însă că e clădită de Vlad Ţepeş, care după legendă a ridicat cetatea Poenari şi ar fi clădit şi – pe drumul Giurgiului – Comana. Pentru părerea că Bucureştii sunt cetate din vremea lui Mircea, cf. şi N. Iorga, *Drumuri şi oraşe din România*, pag. 110-111.

[2] Pentru trecerea braşovenilor spre Dunăre în secolul al XV-lea, v. doc. în I. Bogdan, *op. cit.*, şi N. Iorga, *Studii şi documente,* XII, pag. III (pentru trecerea musulmanilor spre Ardeal). Pentru popasul negustorilor la Bucureşti: I. Bogdan, *idem,* doc. din 1474-1476: „A venit un negustor turc la Bucureşti. Braşovenii să vină să târguiască de la el acolo." Totuşi Bucureştii nu prea aveau însemnătate, căci nu se lua nici vamă la el (N. Iorga, *Braşovul şi românii*, 10).

[3] Pentru dovadă, v. documente în aceleaşi culegeri. Târgul cercetat de negustorii sibieni, braşoveni, turci, greci. În acelaşi timp se accentuează curentul negustoresc oriental spre Ardeal (N. Iorga, *op. cit.*, pag. 11-12).

[4] În vremea fanarioţilor.

[5] V., de pildă, Berindei, *Bucureştii* (în „Revista română").

V. *Oraşul de astăzi şi Capitală a României* (transformarea – în secolul al XIX-lea, începe a se simţi însă abia după 1860)[5].

Admiţând deci începutul satului şi ridicarea cetăţii pentru secolul al XV-lea, Bucureştii au o vechime efectivă de cel puţin cinci veacuri.

Să privim acum lucrurile mai îndeaproape.

Aşezarea oraşului. Pentru aşezarea unui sat în câmpie, e neapărată nevoie – până aproape de timpurile noastre – de o apă care să curgă în apropierea lui, de subţierea stratului de loess, de adăpost contra Crivăţului de la noi. Pentru justificarea şi pentru putinţa aşezării unei cetăţi tot aici, un drum important sau o răspântie de drumuri la vad, un mal înalt, lângă o apă, cât mai apărat în chip natural din toate părţile[1]; pentru un târg menit să se întindă şi să devină capitală de ţară, se mai adaugă, la condiţiile de mai sus, o poziţie centrală unde să se întâlnească toate drumurile de căpetenie ale ţării, o suprafaţă liberă unde să se întindă fără multă greutate.

În cazul Bucureştilor, factorul hotărâtor a fost situaţia extrem de favorabilă a oraşului, la cea mai însemnată răspântie, căci condiţiile geografice locale – începând cu solul şi sfârşind cu clima – nu sunt prea favorabile[2].

Formele de teren din Bucureşti şi împrejurimi, cu bogăţia lor în umezeală (lacurile şi râurile ce nu seacă nici în vreme de mare secetă), cu îmbrăcămintea lor vegetală din prisos, cu satele înşirate în salbe sau adăpostite, unele, prin insule şi păduri, se întâlnesc într-o regiune care corespunde tocmai mijlocului şesului Munteniei. Valoarea ei antropogeografică este crescută şi accentuată prin aşezarea între două regiuni de stepă (Burnasul şi Bărăganul).

Ca toată câmpia muntenească, regiunea aceasta dă spre sud în lunca cea lată, pe unde, scurgându-se apele Dunării, indică un drum sigur şi atrag – în cel mai larg înţeles – vieţuitoarele şi, în special,

---

[1] Aceasta e aşezarea cetăţilor şi mănăstirilor întărite din câmpie (Plumbuita, Comana (pentru aceasta, v. Al. Lepădatu, *Comana,* în „Bul. com. ist.“, I, 1), Gherghiţa, Finta).

[2] G. Vâlsan, *Bucureştii din punct de vedere geografic* (în „Anuarul de geografie şi antropogeografie“, I).

pe om şi produsele lui: din câmpie şi de peste câmpie, de la poalele dealurilor, unde s-au aşezat târgurile vechi muntene, în legătură directă cu târgurile săteşti întemeiate dincolo, peste munţi, la marginea depresiunilor ardelene şi-n faţa trecătorilor Carpaţilor.

Prin urmare, depresiunile subcarpatice cu colţurile lor de terasă, limita între deal şi câmpie cu văile ce răspundeau la şes, Dunărea ca drum, terasa bulgărească, în fine, erau tot atâtea puncte de oprire care cereau aşezări mai complexe. Între ele era de căutat legătura prin regiunea cea mai centrală – faţă de o anumită arie economică – şi, dacă se poate, cea mai prielnică vieţii în genere şi circulaţiei avuţiei oamenilor şi a animalelor în special.

Legătura aceasta – prin drumuri şi aşezări omeneşti – s-a făcut, pe tot întinsul ţării, de multă vreme[1]. Nevoia popasului pe o linie de târguri la câmpie apare, pentru un punct, ceva mai târziu, pentru celelalte – mult mai târziu (abia în vremea noastră). Când a apărut nevoia legăturii pe la şes (adusă de legăturile cu turcii, respectiv Peninsula Balcanică), ea a trebuit să se stabilească prin regiunea de mijloc, care s-a potrivit să fie şi cea mai bogată. În centrul însuşi al acestei regiuni, satul Bucureşti – un sat ca oricare – s-a prefăcut în târg. Schimbarea s-a petrecut în secolul al XVI-lea[2], şi de atunci Bucureştii au rămas – până în secolul al XIX-lea – singurul târg din Câmpia Munteniei, fără să fie în legătură cu câmpia ca factor economic hotărâtor.

Drumurile ce treceau pe aici din toată vremea s-au dovedit cele mai însemnate; iar unele, care aveau mai degrabă altă direcţie, şi-au trimis cel puţin o ramură a lor spre mijlocul câmpiei (Drumul de la Silistra şi Drumul de la Turnu). Cele mai vechi drumuri care treceau prin Bucureşti sunt: *Drumul Târgovişţei* (menţionat în secolul al

---

[1] Cel mai vechi drum economic de primă necesitate se pare că a fost cel al Brăilei. Alte legături cu Dunărea s-au făcut însă, în toate vremurile, de peste Carpaţi, pe Jiu, pe Olt, pe Dâmboviţa, pe Prahova (v. în acest anuar [„Anuarul Seminarului Geografic" – n. red.] art. 1 al lui Florinescu), pe Teleajen (v. T.M. Zagoritz, *Teleajenul*, tot în „Anuarul de geografie şi antropogeografie", III), pe Buzău.

[2] Am văzut încă începuturi în secolul al XV-lea.

XVI-lea), care-i Drumul Dâmboviţei (legătura cu Braşovul pe la Bran); *Drumul Giurgiului* (secolul al XVI-lea) (continuare a Drumului Dâmboviţei spre Dunăre); *Drumul Târgului din Afară* (secolul al XVI-lea), ducând prin Afumaţi la Buzău şi prin Buzău în Moldova; *Drumul Craiovei sau al Mehedinţilor* (secolul al XVI-lea) (legătura cu Oltenia); *Drumul Piteştilor* (secolul al XVII-lea); *Drumul Mogoşoaiei* (secolul al XVII-lea), devenit al Ploieştilor (legătura cu Valea Prahovei); *Drumul ce ducea la sârbi* (menţionat în secolul al XVI-lea; în secolul al XVII-lea are legătură cu Dunărea); *Drumul Vergului* (secolul al XVII-lea), mergând la Silistra.

Drumurile acestea s-au încrucişat la apa Dâmboviţei şi au creat răspântia folosită. Pentru a înţelege acum de ce s-au încrucişat drumurile în cutare punct al suprafeţei actuale cuprinse de oraş, şi nu în altul, trebuie să privim făptura fizică a solului Bucureştilor[1].

Condiţiile geografice locale. Actualul oraş ocupă: câmpia între Dâmboviţa şi Colentina, lunca cu cea mai mică îngustime între Mihai Vodă şi Strada Ilfov, o parte din terasa malului drept.

Câmpia dintre Dâmboviţa şi Colentina e aproape de tot netedă, căci cele câteva scobituri în care apele ploii făceau lacuri, ca şi văile mici de eroziune (Bucureştioara şi cea din Sfinţii Voievozi)[2], tot păstrându-şi însemnătatea lor locală, nu pot fi considerate ca accidente importante. Înclinaţia ei este spre Dâmboviţa. Stratul de loess cu care e acoperită se subţiază spre sudul ei, fiind mai gros spre Colentina, unde se termină prin terasa dantelată în chip analog cu malul drept al Dâmboviţei. Acesta din urmă oferă mai multe concavităţi şi convexităţi înaintate în chip de pinten (Cotroceni, Dealul Spirii, Filaret, Colina Belu, Piscul). Bucăţi rupte din mal au rămas izolate ca nişte insule în luncă (Sf. Ilie-Gorgani, Mihai Vodă, Mitropolia, Radu Vodă).

---

[1] Pentru o descriere mai amănunţită a pământului bucureştean, v. G. Vâlsan, „Anuarul geografic", anul I.

[2] G. Vâlsan, *op. cit.*, pag. 138 şi 140 (şi nr. 1, pag. 140).

Lunca prezintă două gâtuituri: între Mihai Vodă şi Strada Ilfov şi între Colina Belu şi Strada Aurora. Dincolo de aceste două gâtuituri, urmează lunca largă pe ambele maluri pline de apă (lacuri şi gârliţe[1]). Se deosebeşte astfel o regiune centrală, în care însă cele două maluri ale luncii sunt cu totul nepotrivit de largi. Pe când malul stâng, cu loessul subţiat, se apropie mult de apă, aşa încât rămâne o şuviţă de luncă cu cea mai mică îngustime la Radu Vodă (unde apa chiar atinge malul) şi la Strada Ilfov, cel drept, depărtându-se aici, lasă, între el şi lumina apei, lunca cea mai largă din tot cuprinsul Bucureştilor.

Apropierea malului stâng (între Strada Ilfov şi Radu Vodă) de apă, mărginirea acestei porţiuni de cele două coline (Mihai Vodă şi Radu Vodă), la care trebuie să se adauge şi cea a Mitropoliei, cu toată lărgimea luncii din dreapta, apropierea malului drept prin colţurile de terasă de la Dealul Spirii şi Colina Belu, fac din acest loc regiunea de mijloc a Bucureştilor, şi din această parte a malului stâng – punctul de plecare al oraşului.

Cele mai vechi ştiri despre Bucureşti ne arată existenţa mahalalei negustoreşti a Sf. Gheorghe Vechi aici, a Curţii Domneşti tot aici, a mahalalei boiereşti celei mai bătrâne (mahalaua Bălăceanului) spre apus de Curtea Domnească, în imediata apropiere. *Toate drumurile radiale* (care sunt şi cele mai vechi) *converg la Sf. Gheorghe Vechi.* Asupra aşezării cetăţii nu ştim nimic precis, totuşi se admite acum cel puţin atât: că pentru ea au fost folosite colinele din luncă[2].

Factorii geografici generali şi locali explică aşezarea şi putinţa de creştere a oraşului; pentru înţelegerea însă a structurii actuale şi a felului cum s-a întins, trebuie să mai adăugăm acestora şi alte cauze.

---

[1] G. Vâlsan, *op. cit.*, pag. 148, pentru exemple.

[2] N. Iorga (în *Drumuri şi oraşe*) e pentru Mihai Vodă. Gr. Tocilescu (pe motivul că această colină a fost întărită de Mihai şi Sinan) o pune (în *op. cit.*) la Radu Vodă. Importanţa strategică a locului, precum şi, mai ales, vechiul Drum al Giurgiului, care trecea aproape de această colină, ar veni în sprijinul acestei ipoteze. Apoi cetatea de la Mihai Vodă ar fi fost expusă tocmai dinspre sud.

Hotărâtoare pentru această întindere şi structură au fost: *omul şi obiceiurile sale, aşezămintele şi împrejurările politice, economice şi social-culturale, oraşul ca produs antropogeografic* (organism care creşte şi atrage).

Cum s-au întins Bucureştii. Să urmărim, înainte de orice explicaţie, treptata întindere a capitalei. E lesne de înţeles cât de relativă va fi această grăniţuire, care în grija administraţiei a apărut târziu, iar în cea a locuitorilor, n-a putut fi niciodată. O hotărnicire – chiar numai pe secole, cum avem de gând să o dăm noi – în sensul ideilor noastre actuale despre întinderea şi alcătuirea unui oraş ar fi de-a dreptul artificială, ea dispreţuind cu totul, în acest caz, înfăţişarea reală a târgului din trecut.

Îngrămădirea de case de-a lungul drumurilor mari, în jurul pieţelor şi uliţelor negustoreşti sau de meseriaşi, înşirarea lor pe malul vreunei ape curgătoare sau al vreunui lac, ce oferea foloase imediate, strângerea lor pe lângă Curtea Domnească, mănăstiri, biserici sau case boiereşti, aşezarea unor sate la mică depărtare de târg presupune, desigur, nu o exagerată neregularitate, dar una destul de însemnată pentru ca indicarea unui hotar oarecare să fie lucru de prisos[1]. Totuşi, înţelegând prin aşezare omenească comună reţeaua (cât de neregulată) a drumurilor, casele şi folosirea spaţiilor de loc rămase între ele (chiar când drumurile sunt numai urmele

[1] Dau aici – pentru lămurire – observaţii făcute în secolul al XIX-lea şi în al XVIII-lea asupra înfăţişării Bucureştilor:

Del Chiaro, *Istoria delle moderne rivoluzioni della Valachia* (1718): forma oraşului aproape rotundă; suprafaţa prea mare pentru numărul locuitorilor; casele în mijlocul curţilor şi grădinilor (de fructe, mai ales).

Raicevici, *Osservazione intorno la Valachia et Moldavia* (1788): Bucureştii se pot numi un sat mare: case şi căsuţe în mijlocul curţilor.

Fotino, *Istoria Moldo-Vlahiei* (1848): circumferinţa oraşului – cam 5 ore; case şi curţi mari boiereşti.

Neigebaur, *Donaufürstentfümer* (Breslau, 1859): mahalalele periferice par o serie de sate despărţite de miezul târgului.

Berindei (1860) şi I. Ghica vorbesc de caracterul oriental al Bucureştilor.

paşilor sau caselor, iar clădirile nu urmează, în aşezarea lor, o strictă ordine), înţelegând prin târg terenul pe care se desfăşoară, în legătură cu străzile, cu casele şi – mai ales – cu o piaţă sau pieţele centrale, singurul lucru ce poate interesa în prima linie, anume activitatea unui număr de oameni, e permis să se închidă – pe secole, de pildă – suprafeţele unde suntem siguri că s-a manifestat mai *intens* această activitate (v. harta *Cum au crescut Bucureştii*, de la sfârşitul acestei lucrări).

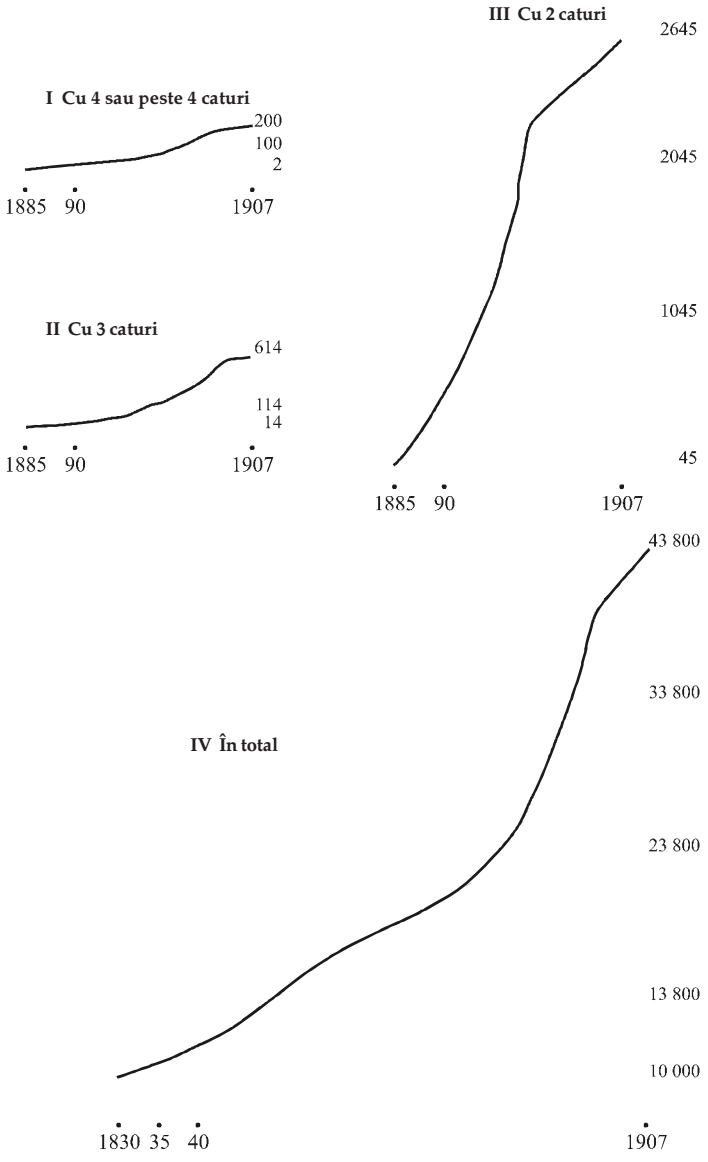
Bazându-ne pe vechimea bisericilor, a mahalalelor, a unor străzi, pe unele indicaţii documentare, pe amintirea unor vechi bariere sau vămi, pe felul cum sunt duse unele drumuri şi pe alte probe întâmplătoare, au fost trase pe plan linii concentrice, începând cu secolul al XVI-lea[1]. Pentru secolul al XIX-lea, sunt două bariere: una după planul foarte amănunţit ridicat pe vremea lui Ştirbey (1852) de către Borroczyn (linia şoselelor periferice, care, până în 1895, au constituit şi raza oraşului), cealaltă – actuala rază stabilită în 1895.

O urmărire a creşterii oraşului mai aproape de realitate şi cu o fructuoasă precizie – relativă însă, într-un fel, şi aceasta – e posibilă azi, când materialul stă la îndemână sub forma planurilor şi a datelor statistice. Bucureştii sunt în continuă creştere, îndesindu-se la centru şi întinzându-se la periferie.

Această creştere se vede şi din sporul neîntrerupt al numărului clădirilor. Avem cifre din ani diferiţi, începând cu 1830. Ordinea e următoarea: case cu parter numai, case cu un cat, două, trei, patru,

---

[1] Pentru secolul al XVI-lea, bisericile şi cele trei mănăstiri din afara oraşului (Sf. Ecaterina, Sf. Ion cel Mare şi Sf. Sava; v. Ionescu-Gion, *Istoria Bucureştilor*, cap. „Bisericile bucureştene"). Pentru secolul al XVII-lea, tot bisericile, vama de la Sfinţi, Radu Vodă, satul Greci, morile Vlădichii, toate în afara oraşului. Pentru secolul al XVIII-lea, planul lui Sulzer nu ne ajută decât puţin. Ne-am folosit iar de biserici, de bariera de la Puţul cu zalele (tradiţia la Pappazoglu, *Istoria apărării oraşului Bucureşti*), de şanţul-hotar ce se spune că se vedea încă de curând de-a lungul Străzii Traian (Calist Botoşăneanu, *op. cit.*, pag. 3, nr. 2). Pentru prima jumătate a secolului al XIX-lea, planul Borroczyn, indicând vechile bariere, iar pentru a doua jumătate a secolului, orice plan al oraşului de după 1895.



Numărul clădirilor (creşterea lor)

peste patru. Sunt de observat perioadele în care s-au ridicat edificii cu mai multe caturi. Una este şi cea actuală *(*v. diagrama *Numărul clădirilor,* pag. 22*)*. Întinderea în suprafaţă, nu aceea indicată de rază, ci aceea a suprafeţei clădite, se poate vedea prin compararea planului Borroczyn cu planul de 1:5.000 al Primăriei Capitalei (v. harta pomenită mai sus).

Alcătuirea oraşului. Observând mai în amănunte întinderea oraşului, vom înţelege rolul jucat, în lăţirea şi structura lui, de factorii geografici locali speciali, de cei etnici, politici, economici şi sociali.

Factorii geografici. Bălţile Cişmigiului şi Lunca Dâmboviţei, dincolo de Mihai Vodă, au oprit pentru multă vreme o întindere temeinică şi continuă spre apus. Locurile au fost însă – cel puţin, în parte – folosite de orăşeni sau săteni. Anume: apa Dâmboviţei pentru mori; Movila Gorgani, clădită din secolul al XVII-lea; din aceeaşi vreme lacul Cişmigiului a atras populaţie săracă; izvorul de sub colina lui Mihai Vodă, Dealul Spirii, a dus la aşezarea (în secolul al XVII-lea) a mahalalei des inundate Izvor.

Astfel, se întâlnesc în această parte aşezări în grupe izolate unele de altele, ca suprafaţă clădită, dar comunicând între ele prin drumuri. În această categorie intră unele mahalale (Gorgani, Izvor) şi satele de mult existente dincolo de hotarul Bucureştilor aşa cum l-am dat noi pentru secolul al XVIII-lea: *Cotroceni, Grozăveşti, Lupeşti.*

Insula mai înaltă dintre meandrele pe care Dâmboviţa le făcea la satul Elefterie cuprindea un sat încă din secolul al XVI-lea. Pe atunci Bucureştii nu se întinseseră nici până la Mihai Vodă, deşi mănăstirea Mihai Vodă există acum afară din târg. Tot astfel, împădurita terasă a Cotrocenilor, veche moşie boierească, avea satul ei, Cotrocenii (secolul al XVI-lea); din aceeaşi vreme existau, la poalele Colinei Cotrocenilor, lângă apa Dâmboviţei, Grozăveştii (de Sus şi de Jos).[1]

---

[1] G.M. Ionescu, *Istoria Cotrocenilor* etc. Hrisoavele doveditoare, la pag. XV-XVI, 1-2 şi 531.

Spre sud, larga luncă, nu atât de plină de ape încât să împiedice oriunde aşezarea drumului sau a caselor, a oprit la fel întinderea regulată a târgului în aceste părţi. Apare însă şi aici folosirea ei parţială sub forma drumurilor ce trec de mult prin ea, a bisericilor sau mănăstirilor clădite din afara târgului aici, a mahalalelor izolate de malul stâng, a satelor, în fine *(Greci* – secolul al XVII-lea, *Slobozia* – secolul al XVII-lea, *Broştenii).*

Pe Dealul Spirii existau de multă vreme vii, care au rămas până deunăzi; spre ele ducea cel puţin un drum vechi (drumul ce ducea la vii – azi Strada Sfinţii Apostoli –, pomenit încă din secolul al XVI-lea)[1]. Tot prin vii străbătea Ddrumul Craiovei, ce trecea pe lângă Colina Mitropoliei[2]. Mai spre răsărit tăia lunca, desigur, nu în linia aproape regulată pe care o oferă acum, Drumul Giurgiului (Calea Şerban Vodă), la mică depărtare de Colina Radu Vodă. Laturile acestor străzi au fost clădite cu case rare.[3] Prin dreptul Colinei Mitropoliei, afară din oraş, se afla mahalaua Cerşetorilor, mai târziu şi ţigănia Mitropoliei (ridicată în secolul al XVII-lea)[4]. În secolul al XVI-lea, bisericile Sf. Ecaterina şi Radu Vodă (ambele ca mănăstiri) erau în afara Bucureştilor. Tot astfel Biserica Sf. Spiridon, în secolul al XVIII-lea[5]. Locurile satelor menţionate corespund unor îndesiri ale reţelei drumurilor.

La nord, însă, nord-est, est şi sud-est, târgul a găsit câmpia dintre Dâmboviţa şi Colentina, întreruptă doar de neînsemnate lacuri şi pâraie cu debit din ploi. Locuinţele s-au întins peste câmpie, concentrându-se, totuşi, şi în jurul acestor zgârieturi de nimic ale pământului.

Astfel, înşirarea măcelarilor, săpunarilor, potcovarilor, cavafilor, pescarilor de-a lungul Bucureştioarei, crearea mahalalei Fântânii, lângă Fântâna Boului; apoi ţesături de străzi în jurul lacului Icoanei, în Sfinţii Voievozi.

---

[1] Ionescu-Gion, *op. cit*., pag. 41.
[2] *Idem*, pag. 139.
[3] Cum se vede şi din planul Sulzer.
[4] Gion, „Podul Calicilor", în *op. cit.*
[5] *Idem*, pag. 217.

În lăţirea oraşului peste câmpie rolul de căpetenie îl joacă drumurile ca factor geografic. Urmărind laturile lor pe plan şi sprijinindu-ne şi pe ştiri documentare, mahalalele, satele-mahalale şi satele se înşiră în legătură unele cu altele, şi toate în funcţie de drum. Dezvoltarea oraşului în această parte prezintă mai multă continuitate, şi vom vedea că pentru explicarea ei nu ajung cauzele geografice locale, nici drumurile privite numai ca factor geografic.

Acolo unde Dâmboviţa, la Radu Vodă, curge chiar pe lângă mal, s-a aşezat vechiul sat *Sârbi* (secolul al XVII-lea)[1]. Spre el ducea drumul ce mergea la sârbi. Mai spre sud-est, se menţionează satul Foişor[2] (azi mahalaua caracteristică despre care s-a vorbit), aşezat pe un colţ de terasă teşită; la răsărit, într-o parte şi alta a Drumului Vergului, dincolo de hotarul din secolul al XVIII-lea al târgului, tradiţia păstrează amintirea cătunului *Deluţa*[3], iar şi mai la răsărit planul Borroczyn arată un alt sat, *Izvor* (în legătură cu Drumul Dudeştilor şi cu limita dintre terasă şi luncă), şi cătunele *Târcă* (pe terasă în jurul unui lac) şi *Vitan* (la poalele terasei, lângă vechiul curs al Dâmboviţei şi pe un drum – acelaşi ca şi pentru Târcă – dând în Şoseaua Olteniţei). Felul ţesăturii drumurilor de-a lungul Căii Moşilor şi în alte părţi ale oraşului (de pildă, de la capătul dinspre Calea Victoriei al Străzii Romane) ne indică mahalale vechi aşezate independent de târg, presupunând deci o viaţă locală deosebit de însemnată: *Tirchileşti, Pantelimon, Iancu Vechi, Obor, Sf. Ion Moşi,* mahalaua din jurul Bisericii *Visarion*, altele din jurul drumului Târgoviştei. Viaţa locală de aici îşi găseşte explicaţia în apropierea

---

[1] *Idem*, pag. 156.

[2] V.A. Ureche, *Istoria românilor,* X, A, pag. 1095. Pe vremea lui Al. Mavrocordat se face aici palat (cu foişor) pentru plimbarea domnului şi biserică. Încă de mai înainte, însă, era aici sat. Pe la 1812 satul devenise mahala bucureşteană.

[3] Calist Botoşăneanu, *ibidem.*

Poate nu străină şi de viile întinse care, dinspre răsărit, se întindeau până în inima târgului, şi înspre care ducea Drumul Vergului. De remarcat rolul viilor.

de un târg (Târgul din Afară), în situaţia de clăcaşi a locuitorilor, care lucrau şi pământul în afara oraşului, lângă Colentina, îngrijeau de vie sau desfăceau vinul în oraş[1], în supravalorificarea pământului prin nevoile târgoveţilor.

Pământul a pus la îndemâna locuitorilor ce plecau din sate ca să se aşeze în preajma târgului[2] materia primă sau mijloacele de producţie: astfel, specializării din târg pe străzi sau pe mahalale i-a corespuns specializarea tot pe străzi sau pe mahalale la margine; am văzut cum această specializare s-a răsfrânt în nomenclatura străzilor şi cum cel mai bogat material ni-l oferă părţile nordice, nord-estice şi răsăritene ale oraşului.

Factorii etnici. Va fi vorba de aceştia în partea a II-a a lucrării de faţă. Amintim aici doar că de multă vreme Bucureştii – primind mai ales spre centru destui străini, în majoritatea lor covârşitoare orientali – trebuiau să simtă efectul deprinderilor acestora.

Factorii economici. Tot ceea ce azi constituie târgul (în afară de străzile prea prelungite) rezultă din răspântia de la Sfântul Gheorghe Vechi. În legătură cu acest „Târg din Năuntru" apar apoi alte târguri

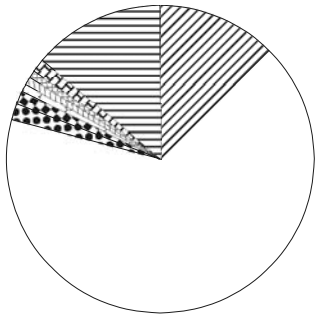
---

[1] Unii pe moşia logofătului Gr. Ghica, alţii pe cea a Caterinei Balş. Locuitorii aveau privilegii pentru a vinde vin şi rachiu în oraş; făceau însă şi clacă la boier, fiind liberi, dacă vor, să lucreze pământul afară din oraş, la Colentina. Dacă nu vroiau să-şi lucreze pământ la Colentina, ei tot trebuiau să răspundă, în bani, claca, pentru că „aşa era obiceiul". O dovadă deci a vechii lor situaţii de lucrători ai pământului pe care se aflau (V.A. Ureche, *op. cit.*, X, A, pag. 1077 şi 1092-1095).

[2] Această emigrare din sate se cuprinde sub numele de „spargerea satelor". Iată un pasaj dintr-un hrisov (1774): „... ţăranii de pe afară neopriţi fiind, vin pe marginea oraşului cu locuinţa, de pricinuiesc spargerea satelor judeţului, şi străinii necunoscuţi, neştiuţi şi ţigani, cu feluri de dobitoace, amestecându-se de nu se mai poate cunoaşte bucureşteanul de sătean...". Ca mijloc de îndreptare, se ia ca măsură să se pună hotar târgului (V.A. Ureche, *idem*, I, 1, 495 sq., II, 2, pag. 203).

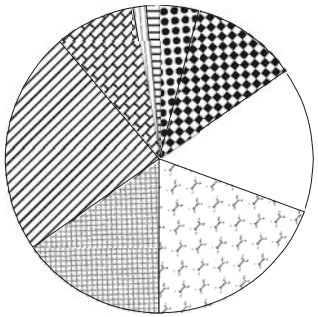
[3] Cam pe la capătul Străzii Lipscani de azi.

[4] La Sfântul Gheorghe Nou.



NAȚIONALITĂȚI

- Evrei
- Supuși ai Austro-Ungariei
- Albanezi
- Englezi și elvețieni
- Italieni
- Slavi și turci
- Germani
- Greci
- Români



PROFESII

- Muncitori
- Militari
- Alte ocupații
- Ziariști, literați, artiști
- Industriași
- Intelectuali (profesori etc.)
- Funcționari
- Negustori
- Meseriași

Strada Turturele. Case de muncitori şi mici funcţionari.
În stânga, loc viran, până deunăzi vie

Strada Bărăţiei – una dintre străzile cele mai vechi ale Târgului Central.
În dreapta Bărăţia; în fund începutul Străzii Lipscani (Piaţa Sf. Gheorghe)

(de Sus[3], al Cucului[4]), uliţe negustoreşti sau de meseriaşi (cu numirile de azi: Bărăţiei, Lipscani, Colţei, parte din Calea Văcăreşti, Strada Carol), hanuri (secolul al XVII-lea şi al XVIII-lea), din cale-afară de numeroase[1].

Intensa viaţă economică (în primul rând, negustorească) desfăşurată în pieţe, în hanuri, în bolţile cu mărfuri de la Braşov, Sibiu, Viena, Lipsca, Gabrova, Sliven, Constantinopol şi de aiurea, aşa cum ne apare ea acum din mulţimea actelor publicate, presupune – pe lângă un mare amestec de naţii – o creştere din ce în ce mai mare a numărului străzilor şi a clădirilor; înfăţişarea actuală a centrului se explică, astfel, prin această intensitate a activităţii economice de aici.

Rolul jucat de Târgul din Năuntru (cel puţin până la dezvoltarea celorlalte târguri şi a hanurilor) asupra miezului oraşului s-a îndeplinit, cu efecte analoage pentru structura lui, de către Târgul din Afară în cele două aşezări ale sale[2]. Drumul, ca factor geografic, viile, pământul arabil, dar şi *locul desfacerii* (pentru oale, doniţe, care, roţi, fierărie, vite, fân, vin etc.) au dus la îngrămădirea pe cele două laturi ale Căii Moşilor a tuturor mahalalelor cu locuitori pe jumătate încă ţărani, mai sus menţionate. Pe încetul, cele două mari concentrări de străzi şi case din jurul a două târguri (cel mai apoi întreit din Năuntru şi acesta din Afară) s-au întâlnit şi au constituit o unitate cu doi sâmburi. Aşa apar lucrurile şi azi, cu toate că drumul de legătură între ele şi-a pierdut mult din însemnătatea lui, mai ales în partea dinspre centru.

Spre deosebire de cei geografici, factorii economici, prin însăşi natura lor, au constituit şi cimentul dintre spaţiile goale[3]. Creând

---

[1] Cele mai de seamă, pe străzile comerciale principale: Manuc (pe Strada Carol), Şerban Cantacuzino (pe Strada Lipscani), al Brâncoveanului (pe Strada Carol şi Victoriei), al Bisericii Sf. Gheorghe Nou (pe Calea Moşilor). Pentru înşirarea şi aşezarea lor, v. Ionescu-Gion, *op. cit.*, cap. „Hanurile Bucureştilor".

[2] O dată, cam pe la Biserica Olari de azi şi în apropierea Oborului Vechi (biserică), apoi unde este astăzi. Întâlnirea între cele două târguri s-a făcut deci de două ori.

[3] În apropiere de centru, spre răsărit, erau şi cele mai multe locuinţe ale negustorilor (amintire în nomenclatură: Strada Negustori şi Biserica Negustori).

străzile strâmte şi strâmbe, au dus, prin preţuirea locurilor goale, la îndesirea străzilor şi locuinţelor şi la întâlnirea a două mari puncte de concentrare.

Factorii politici. Centralismul exagerat a făcut din Curtea Domnească punctul de atracţie pentru boierii curteni şi pentru toţi străinii ce aveau legături cu domnitorul.

Curtea Domnească cuprindea un loc întins în jurul actualei Biserici Curtea Veche. Aici era concentrată viaţa politică a Capitalei (în chip intermitent din secolul al XVI-lea – al XVII-lea, definitiv din al XVIII-lea). Cea mai veche mahala boierească s-a aşezat lângă Curtea Veche (la apus). Familiile boiereşti au casele lor, cu acele curţi mari şi pline de toate, în jurul reşedinţei domnitorului şi spre sud de laturile căilor Şerban Vodă şi Rahovei, şi spre răsărit printre mahalalele negustoreşti, ei înşişi făcând însemnat comerţ[1] (amintire şi în nomenclatură: Udricani, Herăsc Năsturel, Cernica, Calomfirescu). Calea Victoriei (Podul Mogoşoaiei, deschis în vremea Brâncoveanului) multă vreme are locuinţe rare (după unii călători), până când domnitorul emancipat de turci îşi mută reşedinţa aici. *Azi* – după statistici din 1899 – cei mai mulţi bogătaşi şi „intelectuali" sunt concentraţi în jurul Căii Victoriei şi al mahalalei din răsăritul ei[2].

Se deosebesc şi aici două ţesături mai dese de străzi: una spre Dâmboviţa, alta în jurul Căii Victoriei. Acestea sunt în primul rând rezultatul vieţii politice locale, aşa că, dacă oraşul în aproape tot centrul lui şi în porţiunea estică, dar mai ales în cea nord-estică, este întâi produsul vieţii economice, oraşul în restul centrului, parte din sud, apus şi nord, este consecinţa directă a atracţiei Curţii Domneşti.

Partea apuseană a oraşului în unele locuri – spre Calea Rahovei, Şerban Vodă, Izvor, Câmpineanu, Brezoianu, de pildă – păstrează

---

[1] Pentru exemple, N. Iorga, *Braşovul şi românii.*

[2] Amintire în nomenclatură: Brezoianu (stradă şi biserică), Câmpineanu, Biserica Creţuleştilor, livada Văcăreştilor (de la Ateneu până aproape de Capul Podului), Batişte etc. V. şi Ionescu-Gion, *op. cit.*, cap. „Podul Beilicului", „Podul Calicilor", „Podul Mogoşoaiei".

încă neregularităţi rezultate din aşezările curţilor boiereşti, în altele – acolo unde rămăseseră locuri goale sau s-a dărâmat mai mult – a suferit o radicală occidentalizare. În general, în nici o parte a oraşului nu apar mai multe petice de clădiri noi decât aici, ceea ce constituie o dovadă – pe care o avem şi pe alte căi – a felului boieresc de a clădi.

Partea aceasta a capitalei a fost astfel mai rar clădită, umplându-se locurile cu clădiri şi străzi noi în vremurile mai târzii. Tot aici s-au petrecut şi cele mai multe şi cele mai mari schimbări.

Pentru a nu pomeni decât una: întreg vechiul centru al Curţii Domneşti a fost prins de către Piaţă. Aceasta a rupt astfel în două mahalalele boiereşti din sud şi din nord. Pe încetul, familiile boiereşti ce-au mai rămas şi bogătaşii ce s-au mai adăugat şi-au schimbat cu totul locul, rămânând la nord.

Factorii social-culturali. Bisericile şi mănăstirile, chiar când sunt în afara oraşului (cum se ştiu unele), presupun credincioşi sau slujbaşi. Nu există însă o strictă noimă a clădirii lor. În unele locuri – cum ne arată o simplă privire pe plan – sunt dese, în altele, mai rare. Bisericile au casele lor, cu populaţia săracă embaticară. Mănăstirile mari şi bogate au împrejurul lor, de asemenea, colibele embaticarilor şi pe cele ale ţiganilor; cele din târg sunt înconjurate de prăvălii (în chip de hanuri[1]). Biserici, mănăstiri, negustori, boieri şi domni au proprietăţi în oraş şi moşii la margine. Acest regim al proprietăţii, care presupune stări materiale opuse, duce la concentrări de case mici, neregulat aşezate – înăuntru, sate, mahalale-sate – în afară.

Să adăugăm la toate acestea, în legătură cu gustul orientalului pentru frumuseţea naturii, că viaţa domnitorului, a boierilor, ca şi a celorlalţi oameni ajunşi, nu se mărginea înăuntrul târgului ca târg. Lucru ştiut este că lor le plăcea să-şi aibă casă undeva mai în umbră de pădure, lângă o râpă, lângă un lac, la vie, undeva în loc mai izolat şi mai liniştit.

---

[1] Un exemplu ni-l oferă Bărăţia de azi.

Urmele acestui fel de a înţelege aşezarea unei locuinţe se mai păstrează încă. Gustul în aplicarea lui tot mai trăieşte.

Împărţirea în mare a proprietăţii, situaţia de privilegiaţi avuţi şi sărăcime muncitoare, gustul pentru izolare şi frumuseţe naturală simplă (fără tot ceea ce a adus civilizaţia apuseană o dată cu mai multă ordine aparentă) au fost elementele de adevărată neregularitate, varietate şi contrast în alcătuirea actualului oraş.

Asupra acestei alcătuiri ajungem astfel la următoarele concluzii:

1. Din cauza făpturii solului, oraşul a trebuit să se întindă, mai ales şi mai întâi, propriu-zis de-a latul câmpiei spre Colentina. În întinderea lui a cuprins satele ce s-au putut aşeza, izolate în puncte diferite dincolo de hotarul oraşului. (Acestea sunt: *Sârbi, Cotroceni, Grozăveşti, Lupeşti, Slobozia, Greci, Broşteni, Foişor, Deluţa, Târcă, Vitan, Izvor*; la ele trebuie să se adauge *mahalaua Armenească*[1] şi toate mahalalele de margine arătate de concentrarea străzilor în diferite puncte.) *În alcătuirea Bucureştilor intră deci cel puţin douăsprezece sate şi mai multe mahalale-sat.*

2. Târgul propriu-zis cuprinde mahalalele din jurul Sfântului Gheorghe Vechi (unde este de pus satul Bucureştilor, *la o mare răspântie de drumuri*). El s-a întins în toate direcţiile, chiar în jurul Curţii Domneşti, prinzându-i locul după dărâmarea acesteia, dar mai ales de-a lungul Căii Moşilor, unindu-se cu celălalt târg (Târgul din Afară), care strânsese în juru-i toate mahalalele-sate de acolo. *Partea centrală deci, ceva din cea răsăriteană şi cea nord-estică, este produsul vieţii economice.*

3. Jumătatea apuseană, în bună parte, este rezultatul vieţii politice (atracţia Curţii Domneşti în cele două aşezări ale sale: lângă Dâmboviţa şi pe Calea Victoriei). Cetatea Bucureştilor, aşezată pe una dintre colinele luncii, a contribuit, pentru o bucată de vreme, şi ea la păstrarea centrului de gravitaţie al oraşului la Dâmboviţa.

---

[1] V., în partea a II-a, armenii.

4. Specializarea pe străzi la centru (la margine, şi pe mahalale), factorii geografici locali, regimul proprietăţii, puternicele deosebiri sociale, gustul pentru izolare şi frumuseţi naturale au umplut golurile dintre marile artere de circulaţie, principalele puncte de concentrare şi aşezările de sate şi mahalale-sate, ducând însă şi la neregularitatea reţelei de drumuri şi la contrastele între locuinţe, ca şi la cel dintre spaţiul clădit şi neclădit.

Populaţia Bucureştilor

Populaţia – ca şi oraşul el însuşi – a suferit o schimbare însemnată, care – fără să aibă un caracter catastrofic – coincide cu trecerea de la influenţa orientală, cu mulţi greci şi turci în Bucureşti, la cea occidentală, cu o mare creştere a supuşilor Austriei şi a evreilor[1]. Cauza economică imediată a schimbării a fost întrebuinţarea din ce în ce mai întinsă a obiectelor de provenienţă apuseană pentru nevoile zilnice ale hranei, îmbrăcămintei, casei, cultivării sufletului, petrecerii etc. Cea mai mare şi cea mai grabnică schimbare etnică a suferit-o centrul, rămânând însă tot cu caracterul său de târg. O înfăţişare cu totul nouă – din cauza târziei lor întemeieri[2] – au căpătat cartierele industriale adăugate la periferie. Pentru că în prefacerea centrului şi în industrializarea periferiei au trebuit să intervină elemente străine, vom găsi şi în aceste părţi amestec etnic.

Populaţia în general (*Mişcarea populaţiei, densitate).* Prima cifră statistică ce ar putea inspira mai multă încredere este dată de catagrafia rusească din 1831[3]; urmează apoi cea a numărătorii

---

[1] Mai ales după 1829 şi stabilirea regulată a curselor pe Dunăre (1834); v. Th. Lefebvre, *Etudes diplomatiques et économiques sur la Valachie*.

[2] De pildă, Moara Assan, Gara de Nord, Gara Filaret, Arsenalul, Uzinele Lemaître sunt toate după 1850.

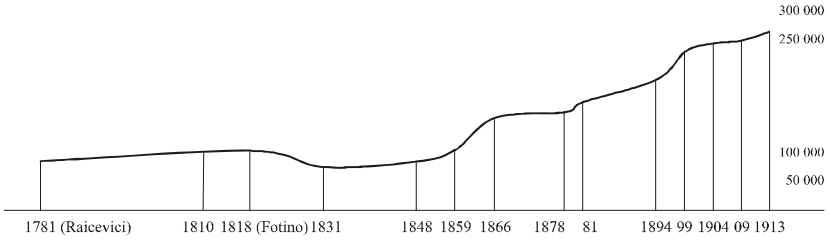
[3] Tabla statistică a Poliţiei Bucureşti (alcătuită în luna decembrie 1831), în „Anuarul statistic al comunei Bucureşti" (A.S.B.) din 1906-1907, pag. 239.

Anul	Pop. oraşului (date fixe)
1831	70.000
1859	102.454
1866	162.000
1877	177.646
1881	200.000
1894	232.009
1899	282.071
1912	338.109

din 1859[1], iar din 1866 cifre anuale bazate pe date fixe[2]. Iată un tabel[3]:

Cel puţin din 1831 se dovedeşte o continuă creştere a populaţiei oraşului, şi această creştere – după cum arată şi diagrama A – se accentuează spre timpurile noastre.

Din unele date ale unor călători sau din catagrafii, ne putem coborî şi sub 1831. Relativitatea acestor date variază; o bază sigură nu putem pune însă pe nici una, în afară de catagrafia bisericească de la 1810. Aceasta nedând însă decât populaţia vârstnică, trebuie să recurgem tot la calcul pentru dobândirea cifrei globale[4]. Se poate spune, în general, că se exagerează numărul locuitorilor sau chiar al locuinţelor. Cea mai mare exagerare este, desigur, cea a lui Baksici, cifrele posterioare lui fiind cu mult mai mici.



A. Mersul populaţiei în Bucureşti (cifre globale)

Baksici (1640)[5] 100.000
Paul din Alep (1654)[6] 36-40.000

[1] „Analele statistice ale României“ din 1860.
[2] A.S.B. din 1908-1909 (pentru date de la 1880).
[3] V. şi diagrama A (Mersul populaţiei în Bucureşti).
[4] Al. Lepădatu, *Catagrafia bisericilor bucureştene la 1810*.
[5] V. în Ionescu-Gion, o*p. cit.*, pag. 58.
[6] *Călătoriile patriarhului Macarie*.

Del Chiaro (1700)[1] 50.000
Raicevici (1781)[2] 80.000
Langeron (1789)[3] 80.000
Catagrafia din 1810 .....72-74.000
Filipide (1816)[4] 80.000
Fotino (1818)[5] 100.000
Langeron (1824)..... 100.000
Demidoff (1832)[6] 70.000

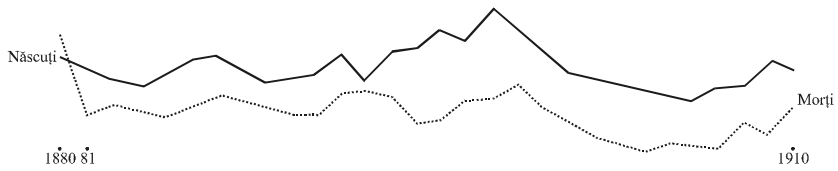
Relativitatea acestor date şi marele spaţiu de timp dintre ele abia permit concluzia că oraşul era în creştere. Dacă este de admis această creştere pe baza ştiutelor împrejurări politice, culturale şi economice, ca şi pe cea a impresiei de întinşi şi bogaţi pe care Bucureştii o fac vizitatorilor şi cunoscătorilor lui, trebuie să ne-o închipuim neregulată. Neregularitatea mişcării populaţiei provenea din cauza luptelor, focurilor sau mai cu seamă din slaba apărare sanitară în vremuri de molimă. Avem şi exemple: cel mai hotărâtor este cel al scăderii populaţiei de la 100.000 la 70.000 (la începutul secolului al XIX-lea)[7].

Mersul crescând al populaţiei Bucureştilor de la 1831 trebuie explicat şi pe calea imigrării, întrucât până la 1880 sunt aproape numai excedente de morţi[8], iar după această dată, plusul de născuţi este continuu, dar neuniform[9]. La această concluzie ne duce observarea diagramei B. Comparând în ea două spaţii neegale, de exemplu

---

[1] *Le moderne rivoluzioni delle Valachia.*
[2] *Op. cit.*
[3] Hurmuzache, III, supl. I, 71.
[4] *România.*
[5] *Op. cit.*
[6] *Voyage dans la Russie méridionale.*
[7] Verificat şi prin nota unui contemporan (în Ionescu-Gion, *op. cit.*, pag. 80): în 1783, mor în Bucureşti de ciumă 33.000 de oameni (desigur, însă, exagerat).
[8] Analele statistice ale României începând cu 1809 (pentru 1831-1866) şi A.S.B. (pentru 1866-1880) pe 1906-1907, pag. 223.
[9] A.S.B. pe 1906-1907, pag. 10.

1894-1899 şi 1900-1910, găsim pentru perioada cincinală[1] un spor de 50.000, iar pentru cea decenală, unul de abia 15.000. Exemplul acesta este luat într-adevăr pentru a evidenţia imigrarea; el constituie însă un caz nenormal, căci de la această dată, socotindu-se (pentru perioada 1899-1909) şi populaţia flotantă, creşterile pe cale nevegetativă au dat o medie anuală de cam 250, pe când cele pe calea naşterilor, una de 1.664,6[2].



B. Mişcarea anuală a populaţiei în Bucureşti

Prin urmare, bazându-ne pe datele statistice pe care le avem şi observând diagramele, putem spune că:

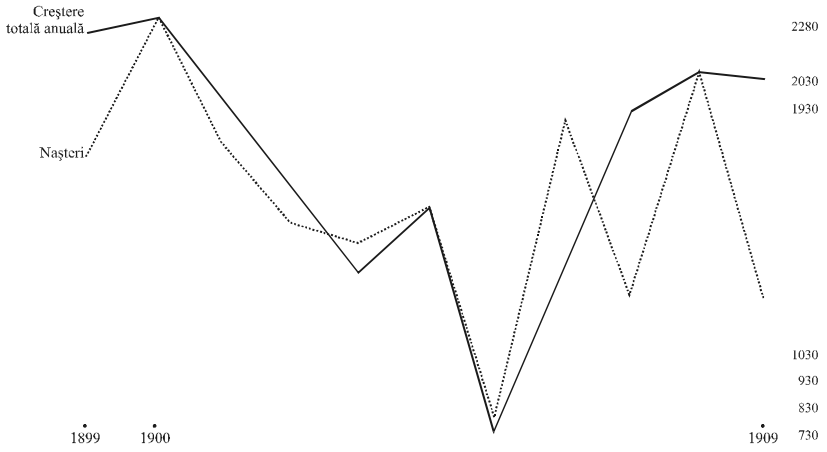
de când avem date, cu unele excepţii (perioadele de molime, revoluţii, războaie), populaţia Bucureştilor a crescut în chip neregulat şi, în general, încet. *Mai precis, de la 1831-1880 ar fi o medie anuală de cam 1.000, cu toate deficitele de născuţi; de la 1880, creşteri mai mari: între 1.500 şi 2.000; în perioada 1894-1899, cam 5.000; în fine, creşteri obişnuite de la 1899 spre noi: cam 1.500.*

Comparată cu alte oraşe, această creştere este relativ normală, dacă nu ne gândim la starea sanitară a Capitalei; căci, alături de creşterea continuă a născuţilor, este tot cea continuă şi neregulată a morţilor. O cumpănire între cifra născuţilor şi a morţilor – cum arată diagrama B – dovedeşte un raport relativ normal între născuţi şi morţi.

---

[1] În această perioadă au intrat în Bucureşti 8.621 evrei (A.S.B., 1898-1899, pag. 49).

[2] V. diagrama C (imigrare şi emigrare).



C. Imigrare şi emigrare (în 10 ani)

Dacă aruncăm însă o simplă privire asupra tabelelor ce arată numărul morţilor de peste an după cauza decesului, şi vedem în ele că mortalitatea cea mai mare este cea a copiilor până la 5 ani[1], iar între maturi boala cea mai răspândită este tuberculoza pulmonară[2], atunci nu se mai poate spune nici atât că populaţia Bucureştilor e în creştere normală: incultura şi mizeria reduc în chip neobişnuit numărul copiilor şi maturilor.

Câteva plimbări la marginea oraşului, unde se văd muncitorii, micii meseriaşi şi funcţionari de la Poştă, Gară, Primărie etc. trăind în cele mai curioase case, ajung pentru a avea un tablou al acestei mizerii şi inculturi. O parte din populaţie, cea mai numeroasă, cea mai lipsită şi în majoritate românească, munceşte în ateliere, în fabrici (mai puţin la gropile de nisip şi în aer liber), ori exercită meserii în case mici şi nesănătoase, sau îndeplineşte obositoarele slujbe de la

[1] În 13 ani au murit 35.700 de copii până la 5 ani, din 88.215 în total (A.S.B.).

[2] Diagrame şi hărţi în A.S.B. V. în special ultima hartă: *Harta mortalităţii de tuberculoză în Bucureşti*, 1902-1911 (A.S.B., 1910 şi 1911, pag. 275).

Poştă, Gară, Poliţie, de exemplu. Aceasta e partea cea mai amărâtă şi cea mai incultă. Dovedindu-se unealtă în mâinile celor ce ştiu vorbi şi specula necazurile, nemulţumirile şi naivitatea ei, se face mult mai puţin decât s-ar putea pentru ridicarea ei sufletească şi materială. Desigur, nu de la stat sau comună e bine să se aştepte îmbunătăţirea totală a sorţii acestora, ci, mai ales, de la bunăvoinţa şi priceperea părţii din oraş care trăieşte mai bine şi se bucură şi de mai multă lumină. Trebuie spus însă făţiş că în capitala României, unde sunt concentrate şi cele mai mari instituţii de cultură, nu există încă o pregătire sufletească îndestulătoare, care să imprime cu energie un curent: acela al luminării celor de la marginea oraşului. Sunt începuturi însă; de pildă, casele de citire ale unor studenţi şi ale Societăţii Ortodoxe.

În ordinea îndreptării stării sanitare, cel mai însemnat lucru a fost canalizarea Dâmboviţei şi secarea bălţilor (1880); de atunci s-a văzut că nu au mai fost excedente de morţi. Un serviciu însemnat îl aduc apoi datele statistice ale biroului statistic comunal, organizarea efectivă a serviciului medical municipal etc.

Densitatea. Pe actuala suprafaţă a oraşului trăiau în 1899[1] 282.084 de indivizi, ceea ce dă o densitate de 51 pe hectar[2]. Pentru că însă la această dată trecuseră abia 5 ani de la delimitarea zonei noi şi pentru că suprafeţele ocupate în afară de vechea centură se compensau prin cele rămase neclădite înăuntrul ei, am fi mai aproape de realitate dacă am considera densitatea pentru vechea zonă (3.700 de

[1] Din 1899 este statistica cea mai amănunţită (pe secţii, naţionalităţi şi profesiuni). Pentru densităţile locale, pentru fixarea naţionalităţilor pe plan, pentru distribuirea locurilor după profesiuni şi stabilirea centrelor comerciale şi industriale, culturale şi administrative, am plecat de la această statistică, completând-o fie prin date statistice posterioare, acolo unde s-au putut afla (mai ales la creşterea populaţiei, starea ei sanitară), fie prin ceea ce poate da privirea directă a oraşului (mai ales la fixarea naţionalităţilor, distribuirea profesioniştilor, stabilirea centrelor comerciale etc.). Statistica amănunţită din 1912 nu s-a publicat încă.

[2] În 1912, referindu-ne tot la suprafaţa de 5.600 de hectare, densitatea era de 56 pe hectar.

hectare). În 1894 densitatea era de 70,3 pe hectar (pentru cele 3.200 de hectare). Desigur că densitatea generală a populaţiei, în limitele acestei raze, a crescut în cei 5 ani – care sunt şi anii unei însemnate emigrări de evrei aşezaţi la centru – sau, în tot cazul, dincoace de şoselele periferice. Noi putem păstra aceeaşi cifră (70,3 pe hectar), însă considerând noua zonă, din care să scădem toată suprafaţa neclădită la periferie. Aşa că, pentru întreaga arie clădită la 1899, avem o densitate de 70,3, iar pentru raza actuală, tot în acelaşi an, una de 51 pe hectar.

Ţinând seama de cele 5.600 de hectare, e de observat că densitatea creşte mereu. De Martonne, în *La Valachie,* dă 52 pe hectar; alte socoteli dau, pentru 1911, 55 pe hectar, iar pentru 1912, 56 pe hectar.

Densitatea generală nu poate da însă decât o slabă idee despre desimea populaţiei într-un oraş, aceasta nefiind niciodată risipită în chip omogen; sunt doar atâţia factori (de ordin geografic, economic, politic sau etnic) care au atras şi atrag concentrări în diferite puncte ale unui oraş prea întins. Suntem duşi să cercetăm densitatea locală sau specială a fiecărui loc. Într-o măsură, ne conduc şi aici ghemurile de străzi, despre care s-a mai vorbit. Datele statistice întăresc apoi cele aflate pe această cale. Sunt, astfel, centre de mai mari aglomerări la: Gara de Nord (mahalale de muncitori şi funcţionari), Gara Filaret, Arsenal (Străzile Meteor, Arionoaei etc.), Piaţa Centrală, Negru Vodă, Jigniţa, Văcăreşti, mahalaua Dobroteasa etc.

Trebuia făcută o excepţie – într-o mică măsură, însă – pentru străzile pur comerciale, unde magazinele, birourile, agenţiile slăbesc densitatea după domiciliu: cazuri sunt puţine, căci mai toate magazinele, depozitele de mărfuri fac parte din clădiri mari, bine locuite.

Iată acum, ceva mai precis, cifre calculate după secţii administrative.

În una dintre cele mai populate secţii centrale[1], densitatea este de aproape 786 pe hectar. Densităţi mari, între 400 şi 600 pe hectar, se mai întâlnesc la Kiseleff (Şoseaua Filantropia – Buzeşti, secţie de

[1] Cuprinsă între Străzile Şelari, Gabroveni, Lipscani, Sfânta Vineri, Călăraşi, Văcăreşti şi Moşi.

muncitori), Moara Assan – Obor (idem), Gara de Nord, Filaret etc. Cea mai mare densitate cade în cel mai vechi centru evreiesc: la Jigniţa (aproape 1.000 pe hectar). În Raion, cam 150 pe hectar.

Cea mai slabă densitate (150– 0) este în unele locuri spre Sf. Elefterie şi Cotroceni, dincolo de şoselele periferice, cu excepţia cartierelor industriale, spre răsărit, la sud de Calea Vergului.

Centrele de mari aglomerări vremelnice provoacă peste zi o mare mişcare a populaţiei pe arterele ce le leagă: acestea devin, în acest chip, arterele de căpetenie ale oraşului. În cazul Bucureştilor, sunt de pus în categoria drumurilor principale, pe lângă aproape toate căile, unele artere care se simt pe mare întindere în oraş.

În acest chip s-ar putea distinge una care ar uni Gara de Nord[1] cu Piaţa Sf. Gheorghe şi s-ar continua apoi spre sud prin Văcăreşti şi Dudeşti: aceasta ar fi un fel de arteră mediană a oraşului, putându-se deosebi, alături de ea, cel puţin trei: una unind Gara de Nord cu Gara Filaret[2], alta prin Şoseaua Basarab, tot Gara de Nord cu Oborul, ultima – Piaţa Sf. Gheorghe cu Moşi.

Densitatea locală şi frecventarea străzilor sau diferitelor centre de aglomerări ne duc la cercetarea distribuirii populaţiei după ocupaţii, iar toate la aflarea şi localizarea centrelor de atracţie de natură geografică, economică sau culturală. Liniile planului vor căpăta astfel viaţă, aşa că, fixând la urmă părţile din oraş pe care le prinde fiecare naţionalitate, va apărea relativ uşor de văzut însemnătatea reală a respectivei naţionalităţi.

---

[1] Prin Calea Griviţei, Victoriei şi Strada Lipscani.

[2] Prin Griviţei, Popa Tatu, Ştirbei, Brezoianu, Belvedere, 11 Iunie.

[3] Specializarea din ce în ce mai mare în comerţ şi în meserii, îngrămădirea de mărfuri, desfiinţarea breslelor prin concurenţa nelegală a străinilor, apoi, târziu după 1850, venirea capitalurilor străine cu întemeierea – ceva mai spre noi – a primelor bănci comerciale în Bucureşti, au adus noua îndrumare în comerţul bucureştean, adăugând elemente noi (speculaţia bănească a băncilor în legătură cu dezvoltarea agriculturii, industriei şi comerţului), creând factori noi de concentrare în diferite puncte ale periferiei, dând o înfăţişare occidentală aceloraşi locuri pe care se întindeau nu de multă vreme hanurile, păstrându-i însă caracterul de universalitate a mărfurilor desfăcute în şi din oraş.

Bucureştii din punct de vedere al profesiunilor. Bucureştii au un dublu caracter: *economic*[3], rezultând din poziţia sa geografică favorabilă mai ales comerţului, şi *politic*[1], născut din împrejurarea că sunt capitala ţării.

Aici este şi cel mai de seamă centru cultural, însă acest caracter este accesoriu, dacă nu în clasificarea profesioniştilor, în cea a localizărilor.

Totuşi, ca număr, nu ca importanţă, putem da următoarea clasificare:

1. muncitori; 2. industriaşi; 3. negustori; 4. funcţionari; 5. profesionişti liberi şi cei cărora li se cere, în general, o pregătire culturală mai serioasă şi mai specială (ingineri, doctori, profesori, artişti)[2].

Centrele comerciale. Din dublul caracter al oraşului nostru, urmează ca el să aibă două centre, unul economic, celălalt politic-administrativ. Dintre ele, cel de-al doilea se poate mai puţin deplin, primul se distinge însă foarte bine şi păstrează caracterul său comercial (târg). El cade tocmai în vechea regiune de intensă viaţă comercială şi industrială: între Sf. Gheorghe Vechi şi cel Nou.

Aici (în străzile Lipscani, Colţei, Văcăreşti, Moşi, Carol, Piaţa Sf. Anton, Piaţa Mare, Strada Halelor etc.) sunt cele mai de seamă magazine ale capitalei şi cele mai mari bănci. Aici s-a clădit şi Camera de Comerţ. De aici se revarsă spre mahalalele de mijloc, seara, sutele de lucrătoare, vânzătoare şi vânzători în prăvălii, funcţionari comerciali.

---

[1] Alături de creşterea şi completarea importanţei economice, la care trebuie adăugată şi crearea gărilor, e de semnalat evoluţia caracterului politic. Din concentrata viaţă de curte, cu toată bogăţia şi măreţia ei din vremea Brâncoveanului, de pildă, cu tot fastul oriental din epoca fanariotă, a rămas doar tendinţa celor bogaţi de a se strânge în jurul Curţii, precum şi alte câteva obiceiuri, care nu s-au putut şterge prin adoptarea civilizaţiei apusene. Aleşi capitală a României, Bucureştii au concentrat – graţie sistemului nostru centralist de guvernare şi administraţie – o bună parte din viaţa administrativă şi politică – de unde şi funcţionarismul bucureştean, desigur, mult mai exagerat decât în trecut.

[2] Măsura e dată de cercul profesiunilor (statistica 1899). V. acest cerc la pag. 27.

Aici se face cea mai mare desfacere a mărfurilor celor mai variate; aceste locuri sunt cele mai frecventate în timpul zilelor obişnuite, iar în cele de sărbători, înţesate de lume. Aici dau şi toate drumurile mari ale capitalei.

Vechiul sat al Bucureştilor a rămas deci poziţia centrală a oraşului actual. Întinzându-se însă, în măsura lărgirii capitalei, şi devenind târgul de căpetenie, acest târg a trebuit să evolueze şi el ca înfăţişare a mărfurilor şi localurilor de desfacere. S-au produs astfel despărţiri după calitatea mărfurilor şi după categoria lor. Diferenţierea după calitate s-a accentuat în vremurile noi, care sunt şi cele ale pătrunderii evreilor în comerţul bucureştean; cea după categorie definindu-se după magazine din ce în ce mai mult, nu mai are totuşi – decât într-o măsură mai slabă – vechiul caracter al specializării pe străzi din vremea breslelor.

Pentru cei săraci de tot şi necercetată decât de ei, este urâta, dar originala *Stradă Lazăr,* şi ceva mai pretenţioasa *Hală a vechiturilor* de pe Calea Văcăreşti. Dând în piaţă este apoi, tot pentru sărăcime mai ales, *Bazaca*, mult mai curată şi mai înviorată prin varietatea culorilor stambelor şi pânzeturilor înşirate pe tarabe până în mijlocul străzii.

Pentru stările de mijloc este întreaga insulă cuprinsă între străzile Patria, Văcăreşti şi Moşi, cu prelungiri pe Bărăţie, Gabroveni, Carol, Smârdan, Şelari etc., iar pentru cei bogaţi – mai ales Strada Lipscani şi Calea Victoriei. E de prisos, cred, să mai spunem că nu sunt de tras nici un fel de graniţe între aceste trei clase de magazine.

În ce priveşte specializarea după mărfuri pe străzi: pe de o parte – în locul fostei Curţi Domneşti – e piaţa de carne şi zarzavaturi, Piaţa Mare sau Centrală, ocupând un loc destul de întins. În Piaţa Mare nu se vând numai lucruri de mâncare, dar se vând mai ales acestea; alături, pe Strada Halelor, trecând în şi pe Strada Băcani, sunt şir angrosiştii băcani, iar străbătând prin Bazaca în Piaţa Mare, barăcile de pânzeturi, stămburi, lânuri, amestecate cu altele, unde se vinde tot ce îi trebuie unui gospodar. În legătură cu ea, mai la nord, Piaţa Sfântul Anton, Piaţa Florilor, care cuprinde şi barăci improvizate ale vânzătorilor de fructe. Încep apoi, mai la nord şi mai la răsărit, magazinele de grâne, mobile, vase, sticlărie: pe Strada Bărăţiei – fierărie şi căldărărie; pe Calea Moşilor, spre piaţă – sticlărie şi tinichigerie; pe Gabroveni, Şelari – croitorie şi pielărie.

Din acest centru comercial pornesc ramuri: Lipscani, Carol, Smârdan, Şelari, Victoriei, Colţei, Doamnei, Moşi, Rahovei, Şerban Vodă.

Dintre acestea, Calea Victoriei, dezvoltându-se pe baze politico-administrative, a înşirat de-a lungul ei cele mai luxoase magazine, care vând şi marfa cea mai scumpă. Lucru explicabil prin îngrămădirea populaţiei bogate în jurul Palatului şi prin continua sa frecventare de publicul bucureştean.

Calea Moşilor a pierdut din însemnătatea ei ca drum, din cauză că sunt şi alte artere care duc acum la Moşi şi la Obor. Îşi păstrează însă caracterul comercial la cele două extremităţi ale sale.

Ea este înconjurată de mahalale de muncitori, meseriaşi, funcţionari şi cuprinde mai ales prăvălii de stămburi, tinichigerie, hamuri, pielărie, tot ce priveşte droşcăria.

Aceeaşi scădere au suferit Calea Rahovei şi Şerban Vodă, fără a pierde cu totul caracterul lor negustoresc.

Centrele comerciale locale. Într-un oraş mare se petrec un fel de subdiviziuni în masa populaţiei, provocate de concentrarea muncii fiecăruia într-un spaţiu mai restrâns şi de greutatea aprovizionării tuturor din centru.

Acest soi de separatism, care s-ar numi, prin analogie cu provincialismul, mahalagism, se răsfrânge şi în moravurile locale; astfel, mahalalele periferice capătă un fel de culoare a lor, iar apucăturile şi mentalitatea mahalagiilor se deosebesc de apucăturile şi mentalitatea celor din centru. Într-o vreme, din cauza acestor deosebiri era mai greu să te plimbi prin mahala. Tabacii, Dealul Spirii, Popa Nan, Delea, Tirchileştii, Grozăveştii erau vestite prin pungăşiile lor; până acum nu s-a şters încă faima lor cea rea.

Să urmărim – deocamdată – centrele comerciale, rămânând ca apoi să le localizăm pe cele industriale, administrative şi culturale. Se va vedea că posibilitatea localizării scade treptat.

1. *Matache Măcelaru*. Piaţă de zarzavat şi carne, cu cârciumi şi băcănii, prăvălii de tot felul, ce se înşiră în jurul halei de aici, pe Strada Popa Tatu, apoi pe Calea Griviţei spre gară şi pe Strada Buzeşti; formează sâmburele unei astfel de subdiviziuni.

Mahalalele înconjurătoare ale Gării de Nord, mahalele militărești, cu străzi drepte şi case înşirate regulat pe lângă Malmaison şi Strada Francmasonă, constituie un fel de lume aparte, cu muncitori meseriaşi, funcţionari şi, în general, toţi profesioniştii ceruţi de împrejurări speciale.

Legătura cu centrul o formează Calea Griviţei, care-şi datorește însă mai ales gării actuala ei însemnătate.

2. *Piaţa Amzei*. Aşezată mai spre centru, e şi mai îngrijită. Înconjurată de mahalalele bogătaşilor, ea se află înspre partea de mijloc a Căii Victoriei, în partea oraşului care ar cuprinde şi centrul politico-administrativ, reprezentat prin Palatul Regal şi aşezămintele culturale de căpetenie: Universitatea, Teatrul Naţional, Ateneul, Academia Română.

Între acest centru de atracţie şi cel de mai sus este deosebirea dată de forma exterioară a clădirilor şi străzilor, de ocupaţii şi de întrebuinţarea timpului liber.

3. *Hala Traian*. Case în mijlocul mahalalelor de muncitori cu braţele, funcţionari comunali şi didactici, slujbaşi inferiori şi meseriaşi, ori negustori mai mici dinspre răsăritul oraşului. Axa acestei subdiviziuni ar fi Calea Călăraşi.

4. *Hala Obor*. Nouă de tot, ea formează însă, împreună cu Oborul de vite şi cu Târgul Moşilor, sâmburele mahalalelor de oameni activi, unii ducând o viaţă pe jumătate ţărănească (sunt aici păşuni şi ogoare în apropiere, chiar unele vii), negustori, meseriaşi, muncitori şi funcţionari la noua gară. Legătura cu centrul o face Calea Moşilor.

Caracterul de târg al acestor locuri este vechi, de aceea s-au îngrămădit aici de multă vreme, pe de o parte, orăşeni, pe de alta ţărani atraşi spre târg, apoi străini de toate neamurile; a rezultat deci un amestec etnic ce nu-şi găseşte asemănarea decât în cel din centru.

5. Acolo unde municipalitatea nu a intervenit să creeze centre comerciale de utilitate zilnică, ele sunt pe cale de a se crea singure.

Un exemplu: Calea Dudeşti colţ cu Traian – într-un loc liber se adună zarzavagii şi negustori de alte articole alimentare, formând o mică piaţă, care dispare până la 12. Acest centru cade în mahalalele evreieşti.

6. Unde nu sunt hale care să indice un punct de concentrare a comerţului de primă necesitate, sunt străzi care joacă acelaşi rol,

constituindu-se ele – ca şi halele – centre secundare de acelaşi fel cu cele pomenite.

Astfel: *aproape toată Calea Dudeşti* (până în Raion), *iar Văcăreşti în partea dinspre centru*, pentru nevoile evreimii în primul rând; *Calea Rahovei în partea ei de sud* (la Bragadiru) *şi o parte din străzile Izvor şi 13 Septembrie*, pentru mahalalele de militari, muncitori şi meseriaşi din Dealul Spirii şi Bragadiru, pe de-o parte, Izvor şi Sf. Elefterie, pe de alta; *răscrucea dintre Strada Romană şi Tei* (la Făgădău), pentru o parte din nordul capitalei.

Deci: centrul comercial pentru toţi, şi în forma economică mai înaltă, la Sf. Gheorghe Nou şi Vechi şi în jurul Pieţei Mari; centre secundare – care nu pot avea margini definite, întrucât ariile influenţate de ele se străbat – situate în diferite puncte ale oraşului, unele indicate de hale, altele – de străzi comerciale.

Centrele locale industriale. Acestea îmbrăţişează întreaga periferie şi sunt indicate de vreun aşezământ industrial mai important.

1. *Gara de Nord*. În partea nord-vestică a oraşului sunt atelierele C.F.R., care reprezintă aici industria metalurgică. În jurul şi pe deasupra lor se înşiră, pe ambele maluri ale Dâmboviţei, mulţime de aşezăminte industriale, care dau acestei regiuni un caracter neomogen[1].

2. *Dealul Spirii*. În acelaşi fel, dedesubtul acesteia, pe malul stâng al Dâmboviţei şi-n colţul de sud-vest al Capitalei, se întinde o altă regiune industrială, tot neomogenă, având drept centru, de caracter tot mecanic, Arsenalul, care, aşezat pe terasa Dealului Spirii, lasă îndărătul său spre sud fabrici şi ateliere numeroase[2].

3. *Lemaître-Abator*. Tăbăcăriile din josul Dâmboviţei, vechile uzine mecanice Lemaître, Abatorul, diferite categorii de fabrici pe Şoseaua Vitan şi Raion, noua uzină Titanic alcătuiesc de asemenea o regiune neomogenă în sud-estul oraşului.

---

[1] Manufactura şi Manutanţa Armatei, fabrica de lucrat lemn Lessel, Regia Monopolurilor Statului, uzina electrică şi cea hidraulică, o fabrică de cărămizi, moara Ciurel etc.

[2] Fabricile de bere Bragadiru şi Opler, fabrica de bazalt, de Frank-café, de chibrituri, uzina de gaz, atelierele mecanice Wolf şi Vulcan etc.

4. *Moara Assan*. E punctul de plecare şi centrul celei din urmă regiuni şi cea mai potrivită cu caracterul economic al ţării noastre, de aceea este şi – relativ – mai omogenă; sunt aici morile, care se întind şi în nordul capitalei până la Dâmboviţa[1], cea mai veche şi cea mai bine înzestrată fiind cea a lui Assan[2], fabricile de cărămidă, mai toate în terasa Colentinei, şi câteva distilerii de petrol. În această regiune cade şi noua Gară Obor.

Centrele administrative şi cele culturale sunt cu mult mai puţin definite. Ministerele se află mai toate la diferite distanţe de Palat; în tot cazul, nici unele din ele nu ies, ca aşezare, din mijlocul oraşului. Primăria – acum locul unde se află – ar constitui al doilea centru administrativ, de un caracter mai local. Palatul de Justiţie ar alcătui, în fine, a treia regiune administrativă. În legătură cu ele trebuie puşi mai toţi funcţionarii, grupaţi în trei insule: una în jurul Gării de Nord şi al ministerelor din susul Căii Victoriei, alta în jurul Primăriei, băncilor, Poştei, Poliţiei etc., ultima – cu totul specială şi mai mică – în mijlocul evreimii, pe Strada Cantemir.

Înţelegând prin centre culturale instituţiile de cultură, trebuie spus că tot în regiunea culturală se află şi cele mai însemnate dintre ele; în restul oraşului sunt risipite şcolile şi bisericile, unele săli, mai mult pentru serbări distractive, şi acele săli de lectură de care s-a mai pomenit. În miezul acesta al oraşului sunt grupaţi şi cei mai mulţi profesionişti liberi, ca şi mai toţi cei ce, prin cultură, reprezintă pătura de sus a societăţii.

O excepţie trebuie făcută cu profesorii şi cu toţi acei profesionişti care, prin natura ocupaţiei lor, nu pot rămâne în mahalalele centrale.

În legătură cu aceste centre, mai ales cu cele industriale şi comerciale, sunt aşezaţi numeroşii meseriaşi, servitori şi muncitori.

Meseriaşii stau în raport mai strâns cu centrele industriale, dar se întind şi pe străzi centrale (Câmpineanu, Romulus, Colţei, Văcăreşti) şi dedesubtul târgului, în mahalalele evreieşti.

---

[1] Popovici, Olmazu, Staicovici, Ciurel, Moara Nouă.

[2] B.G. Assan, *O jumătate de secol de la introducerea maşinii cu abur în industria română* (1853-1903).

Servitorii, foarte numeroşi, cei mai mulţi din Ardeal, cu care nu-şi pierd legătura, sunt răspândiţi mai ales în părţile centrale (în legătură cu prăvăliile, şcolile, ministerele etc.), iar la periferie numai în regiunile industriale. Au un vechi şi însemnat loc de întâlnire: la Sf. Gheorghe Nou.

Muncitorii (în fabrici, în ateliere, căruţaşi şi camionagii, muncitori cu braţele) sunt răspândiţi mai toţi în secţiile mărginaşe. Starea lor materială şi sufletească e înapoiată mai mult decât a tuturor celorlalţi profesionişti.

Populaţia Bucureştilor, aşadar, numeroasă şi mereu în creştere – însă nu atât cât ar fi normal –, răsfrânge şi ea contrastele văzute la structura oraşului: de astă dată, provenite dintr-o uimitoare neegalitate culturală şi materială. Nu în absolută neatârnare de această neegalitate stă şi gruparea populaţiei, întâi după avuţie, apoi după centrele economice sau administrative.

Populaţia după naţionalităţi. Actuala compoziţie etnică a Bucureştilor, după statistica din 1899, este următoarea[1]: I. români[2] (186.000); II. evrei (43.318); III. supuşi ai Austro-Ungariei[3] (38.600); IV. albanezi (3.698); V. germani (2.968); VI. italieni (2.107); VII. greci (1.388); VIII. bulgari (938); IX. francezi (735); X. ruşi (535); XI. elveţieni (350); XII. sârbi (308); XIII. turci (245); XIV. englezi (91).

Cu 40 de ani înainte, statistica din 1859 – care, deşi nu mai inspiră acum încredere destulă[4], totuşi nu putea greşi ordinea naţionalităţilor – aşează astfel neamurile din Bucureşti:

I. Români; II. supuşi ai Austro-Ungariei; III. evrei; IV. greci; V. supuşi ai Prusiei; VI. armeni; VII. supuşi ai Rusiei; VIII. supuşi ai Turciei; IX. supuşi ai Franţei; X. supuşi ai Angliei; XI. italieni.

Iar mai înainte (1779) se dădea următoarea enumerare[5]: I. valahi; II. greci; III. turci; IV. jidani (sic); V. luterani; VI. calvini; VII. armeni; VIII. nestorieni; IX. catolici.

---

[1] V. Cercul naţionalităţilor de la pag. 27.

[2] Aici sunt trecuţi şi ţiganii, armenii.

[3] Aici sunt trecuţi şi românii ardeleni.

[4] L. Colescu, R*ecensământul general din 1899*, în Introducere.

[5] *Studii şi documente*, I, pag. 310.

Numericeşte, românii au predominat întotdeauna în oraş, şi acest lucru a fost astfel de la început, de la întemeierea satului Bucureşti şi a cetăţii. Elementul românesc s-a sporit apoi neîncetat:

1. De ţăranii satelor apropiate, cuprinse apoi în oraş, de cei plecaţi din sate pentru a se aşeza lângă târg sub forma mahalalelor-sate, de cei colonizaţi pe moşiile boiereşti sau domneşti, alcătuind cătune ori sate.

2. De boierii veniţi cu domnul, stând pe lângă el sau având curţile şi prăvăliile lor în târg şi moşiile sau viile lor la margine.

3. De negustorii români şi de muncitori sau meseriaşi, trecuţi la forma de târgoveţi din cea de ţărani sau veniţi din alte târguri. Aici trebuie adăugaţi şi românii ardeleni, veniţi o dată cu ungurii şi saşii şi stabiliţi în târg înaintea acestora din urmă[1].

Mai presus de toate trebuie deci consideraţi ca hotărâtori în alcătuirea elementului românesc din Bucureşti ţăranii şi apoi boierii, care s-au amestecat însă mai mult cu străinii.

Amestecul de naţionalităţi l-au adus târgurile, mănăstirile, iar în vremea noastră, industriile. Printre cei dintâi străini aşezaţi în târgul Bucureştilor au fost saşii şi ungurii. Au venit apoi în număr mare greci şi turci; iar din secolul al XIX-lea, austriecii, ungurii şi mai ales evreii au luat ca însemnătate locul grecilor.

Deoarece se ştie rolul jucat de saşi (ca negustori) şi unguri (ca meseriaşi) în alcătuirea târgurilor noastre, deoarece o dată cu noua înfăţişare de târg a Bucureştilor, în secolul al XVI-lea, se pomeneşte şi de o biserică romano-catolică întemeiată aici, cunoscându-se apoi şi însemnătatea comercială a Braşovului şi a drumului ce ducea la Dunăre, e aproape sigur că saşii şi ungurii au luat partea principală la întemeierea Bucureştilor ca târg. Fiind însă lângă Dunăre şi creat după alte târguri ale ţării, el a primit tot de acum, din secolul al

---

[1] N. Iorga, *Braşovul şi românii.* C.Z. Furnică, *Din istoria comerţului românesc*: până în secolul al XVII-lea negustorii din ţară erau aproape numai greci. Negustorii braşoveni s-au aşezat definitiv, privilegiaţi, în secolul al XVII-lea (pag. IX text şi doc.). Ceea ce nu înseamnă că saşii nu frecventau târgul în destul de mare număr (N. Iorga, *idem*, la indice).

XVI-lea, negustori greci şi turci (aceştia chiar din secolul al XV-lea)[1] şi chiar negustori de ţară (fie boieri care făceau comerţ, fie negustori de meserie).

În târguri[2] deci, mai ales în cele din centru, unde erau şi hanurile[3], nu mai putem spune cu aceeaşi siguranţă că a predominat elementul românesc; mai siguri suntem că a fost întrecut – după timpuri – de diferite naţionalităţi.

Se pot distinge anume următoarele patru perioade:

I. Începuturile (secolul al XVI-lea şi o parte din al XVII-lea, când se clădeşte şi Bărăţia (1637) în uliţa Băraţilor): saşii şi ungurii şi orientalii stăpânesc comerţul şi meşteşugurile.

II. Secolul al XVII-lea şi o parte din al XVIII-lea: vremea negustorilor de ţară (marii boieri şi negustori de meserie). Încep hanurile şi organizările pe bresle ale negustorilor şi meşteşugarilor.

III. Secolul al XVIII-lea (în parte) şi începutul secolului al XIX-lea: cel puţin într-o parte a târgului (Lipscani, Gabroveni etc.) şi mai ales în negoţ, predomina elementul oriental (greci, turci, albanezi, bulgari). E vremea companiilor greceşti din Ardeal şi a comerţului intens cu Peninsula Balcanică.

IV. Secolul al XIX-lea până la noi: strecurarea în comerţ a evreilor, şi în meşteşuguri şi în industrii – a supuşilor Austro-Ungariei.

Cele mai însemnate elemente etnice au rămas reprezentate în toate timpurile. Numericeşte, însă, a variat fiecare dintre ele; importanţa lor economică, de asemenea, s-a schimbat după timpuri. Schimbările acestea se explică prin amestecuri etnice, în care elementul român, mai numeros şi mereu alimentat de nou-veniţi, a biruit, şi prin dispariţia cauzelor de ordin economic şi politic ce făcuseră odată să predomine unele naţionalităţi sau altele.

Amestecurile etnice care s-au făcut totdeauna între boieri şi negus-

---

[1] I. Bogdan, *op. cit.*

[2] Amestec de naţionalităţi era şi a rămas şi în Târgul din Afară, chiar în mahalalele ce-l înconjurau. V.A. Ureche, *op. cit.*, X, A, liste de mahalagii, între care se văd nume de străini şi de sudiţi ruşi sau austrieci.

[3] Erau hanuri rezervate unui neam anume de negustori. De exemplu, la Sfânta Ecaterina, turci.

tori de ţară sau străini au fost împiedicate între cei de forme religioase altele decât cea ortodoxă şi români, şi înlesnite, din contră, între aceştia şi orientalii ortodocşi (grecii, bulgarii, sârbii şi o parte din albanezi). Aşa cum companiştii greci din Sibiu au fost asimilaţi de români acolo din vremea declinului acestor companii de comerţ[1], tot astfel s-au pierdut treptat mulţi dintre negustorii orientali bucureşteni – şi mai înainte, dar mai ales când situaţia lor economică şi politică a fost zdruncinată – în masa boierilor şi negustorilor români de aici. O parte dintre noii asimilaţi s-au ridicat apoi din nou, prin negustorie sau pe alte căi, în clasa de sus a societăţii bucureştene.

Protestanţii, catolicii şi calvinii au dus şi duc o viaţă mai închisă, de aceea şi fluctuaţiile suferite de ei sunt mai mari.

Doar armenii – după o lungă şedere, însă, în Bucureşti, întâi cu totul izolaţi – au început mai demult să se asimileze: ei sunt acum toţi cetăţeni români, ca şi ţiganii, care, deşi încă separaţi de restul populaţiei şi dispreţuiţi, sunt românizaţi într-o privinţă, dar nu asimilaţi. Unii dintre ei totuşi, ridicându-se prin cultură, se pierd cu totul printre români.

În fine, şi evreii dau puţine cazuri de amestec cu populaţia băştinaşă.

Împrejurările economice şi politice de la începutul secolului al XIX-lea au adus marea schimbare etnică, în care locul orientalilor a fost luat de supuşii Austro-Ungariei şi de evrei, atât în meşteşuguri, cât şi în comerţ[2]. Alături de orientali, au avut de suferit consecinţele acestei

---

[1] N. Iorga, *Studii şi documente*, XII, în Introducere.

[2] Între 1782 şi 1801 se întemeiază la Bucureşti principalele consulate; încep – prin protecţia lor – să vină în capitală sudiţi ruşi şi austrieci, în special. Acte contemporane arată ce importanţă se dă acum Bucureştilor de către apuseni (v., de pildă, Hurmuzaki, III, supl. I, pag. 396 *sqq* şi *passim*). Austriecii şi ruşii îşi aveau asigurat comerţul aici. La începutul secolului al XIX-lea căutau să şi-l asigure şi francezii *(ibidem)*. Orientarea, în aparenţă bruscă, spre Apus, adusese la Bucureşti moda vieneză, moscovită, şi apoi mereu mai mult pe cea apuseană; ea a adus şi oameni noi, care aveau să satisfacă nevoile noi (v., de pildă, Demidoff, *op. cit.*, pag. 117). Noii tutori politici şi-au plasat oamenii şi mărfurile în Principate, şi mai ales la Bucureşti; ei au deschis calea şi *evreilor*, care n-aveau pe la 1832 vreo importanţă

schimbări şi românii: clasa negustorilor, însă, şi a meşteşugarilor bucureşteni, întărită prin nou-veniţi din Ardeal sau din ţară, păstrând o parte din vechiul teren economic, şi-a întins stăpânirea şi în anumite ramuri ale negoţului, meşteşugurilor şi industriei de azi[1].

Această scădere a numărului orientalilor, urmată de creşterea supuşilor Austro-Ungariei şi a evreilor, se vede şi din ordinea naţionalităţilor indicată în 1779, 1859 şi 1899. Astfel, turcii, în al treilea loc în 1779, ajung într-al optulea în 1859 şi într-al treisprezecelea în 1899, iar grecii scad, de asemenea, din al doilea la al patrulea, apoi la al şaptelea.

Românii însă, în 1899, îi întrec pe toţi străinii la un loc cu 32,2%; raportul numeric însă variază în diferite puncte ale capitalei şi creşte în favoarea străinilor (mai cu seamă a evreilor), se poate spune, cu cât ne apropiem de târgul central[2]. Aici – după cât arată şi harta etnică – o bună parte din târg (Lipscani, Văcăreşti, Covaci, Gabroveni, tocmai străzile unde-şi aveau odată prăvăliile bulgarii şi grecii, alături de români) este stăpânită de evrei. În alte părţi, străinii amestecaţi cu evreii sau numai străinii amestecaţi (germani, austrieci, unguri, francezi) formează majoritatea unor însemnate secţii. Numericeşte cei mai însemnaţi, adăugându-se apoi şi printr-o imigrare lentă de la sate şi din restul ţării, românii dau şi cel mai mare număr de morţi, lucru foarte natural; însă – ceea ce nu mai este deloc explicabil – tot ei dovedesc şi cea mai mare mortalitate procentuală.

Adică excedentul născuţilor din 1899 este cu 0,25% inferior celui de străini.

---

economică mai înaltă (Demidoff, *op. cit.*, pag. 131-133). *Ruşii* au folosit numai în chip trecător. Mult mai mulţi s-au aşezat supuşi ai Austro-Ungariei, şi apoi cei ai statelor ce ajutaseră financiar România (germani şi francezi); în fine, toţi cei atraşi de speranţa unor întreprinderi folositoare, apoi de exploatarea petrolului, ca şi de noua îndrumare a României agricole cu încercări de mare industrie. Mare parte din viaţa nouă economică s-a concentrat la Bucureşti.

[1] V. C.Z. Furnică, *op. cit.*, la anexe.

[2] De pildă: secţia *Gramont-Suter*, români – 6.399, străini – aproape 2.000. Secţia Bărăţia – Piaţa Sf. Anton, români – 680, străini – 2.000.

Români (1899)	Străini în general (1899)
Născuţi 3,4%	2,9%
Morţi 3,1%	2,35%
Diferenţa + 0,3%	+ 0,55%

Explicaţia o avem privind, comparativ cu cea etnică, harta mortalităţii de tuberculoză (în 1902-1911) din Anuarul Statistic Bucureşti (A.S.B.). Rămân secţiile mărginaşe (de muncitori, mici meseriaşi) pentru români, şi aici mortalitatea de tuberculoză e cea mai mare.

Adevărata cauză a acestei mortalităţi nu poate sta decât în proasta stare economică a populaţiei, a numeroasei populaţii sărace româneşti[1] din Capitală, şi în incultura ei. Anume românii sunt concuraţi – şi din cauza nepregătirii, de care nu sunt înlesniţi să scape toţi – în mai toate ocupaţiile, cu excepţia doar a slujbelor publice, nu deopotrivă, însă, nici în diferitele ramuri de activitate, nici în deosebitele centre comerciale şi industriale, nici de toţi străinii. Concurenţa a crescut prin adăugarea la ce a mai rămas din orientali a evreilor (crescuţi la 43.000) şi a supuşilor Austro-Ungariei (crescuţi la 38.600).

În ce priveşte răspândirea culturii teoretice şi practice în mase, trebuie recunoscut că – cu excepţia ţiganilor, într-o măsură, doar, a evreimii sărace şi a unei părţi din orientali – străinii stau cu mult mai bine.

Naţionalităţile privite fiecare în parte[2]. Vom privi naţionalităţile după însemnătatea lor numerică şi economică. Fixând în câteva cuvinte locul ocupat de fiecare, vom insista la sfârşit asupra supuşilor Austro-Ungariei, şi mai ales asupra evreilor.

[1] Se înţelege că şi o parte din străini se găsesc în aceeaşi stare.

[2] V. cercul naţionalităţilor la pag. 27.

Slavii. Sunt reprezentaţi prin *bulgari, sârbi, ruşi, ruteni* şi *poloni*. Dintre ei, cei mai însemnaţi ca număr şi situaţie economică actuală sunt bulgarii, sârbii şi ruşii. Bulgarii şi sârbii sunt risipiţi mai ales prin secţiile mărginaşe[1]. Cei mai de la margine (zarzavagii, lăptari) stau în legătură cu locuitorii satelor bulgăreşti: unii vin numai peste zi, pentru comerţul cu laptele, din satele apropiate oraşului, alţii trec pentru câtva timp de peste Dunăre şi practică grădinăria[2]. Cei mai stabili sunt şi muncitori în fabrici şi în ateliere şi negustori (cârciumari, băcani, manufacturieri); în aceste calităţi sunt (foarte puţini: cam douăzeci-treizeci) şi prin secţiile centrale.

Negustorii sârbi şi bulgari au jucat un rol important în comerţul bucureştean chiar de la începutul secolului al XIX-lea (străzile Lipscani şi Gabroveni cuprindeau multe magazine bulgăreşti cu marfă de Gabrovo şi Lipsca). Concurenţa apuseană, şi mai ales cea evreiască, pătrunzând întâi pe Strada Gabroveni (cum arată magazinele evreieşti vechi), apoi, mai târziu, pe Lipscani, i-a înlăturat. O parte din ei s-au asimilat (cum arată numele unor negustori şi bogătaşi români de azi).

Ruşii şi rutenii sunt risipiţi cei mai mulţi în mahalalele Birjarilor din stânga Căii Moşilor şi pe Şoseaua Ştefan cel Mare. Specialitatea lor este negoţul cu hamuri, bice, şei şi specula cu birjele de piaţă[3], ramură în care numericeşte, dar nu calitativ, i-au întrecut românii şi ungurii.

Grecii, turcii şi albanezii. Grecii, mai mult decât bulgarii şi sârbii, numeroşi în secţiile centrale, răspândiţi totuşi în toate părţile oraşului, sunt mai ales cârciumari şi băcani, alături de albanezi, apoi

---

[1] Străzile Câmpului, Sătucului, în jurul Dealului Spirii, în mahalalele de lângă Moara Assan (Strada Doamnei Ghica, Şoseaua Ştefan cel Mare etc.), *în legătură cu industria*.

[2] Cele mai întinse grădini de zarzavat sunt în sud-estul Bucureştilor. Acest comerţ este încă exclusiv în mâinile sârbilor. Pentru ei s-a făcut şi Piaţa Sârbilor în Piaţa Mare. Vin însă spre Capitală zarzavagii din toate părţile, chiar de la Dunăre.

[3] În 1899: 73 de patroni de birje şi 22 de slugi.

brutari, negustori (unii foarte bogaţi) ori samsari de grâne (concuraţi, în acest domeniu, de evrei).

Asimilarea grecilor mai vechi e aproape sigură în totalitate. Cei de azi sunt de curând veniţi, mai toţi, şi păstrează strânse legături cu patria. Au o şcoală pe Strada Lucaci şi o biserică pe Bulevardul Pake Protopopescu.

Turcii – se pare –, în descreştere, locuiesc cei mai mulţi pe la periferie, se întâlnesc însă totdeauna şi în Piaţa Mare, unde fac negoţ cu ouă şi cu obiecte de alamă. Păstrându-şi costumul de acasă, se pot confunda cu macedonenii şi cu albanezii. Alături de bulgari şi albanezi sau macedoneni, ştie tot bucureşteanul că ei sunt laptagii şi bragagii ambulanţi sau stabili (aceştia acum aproape numai pe străzile principale înspre margini).

Albanezii au locuinţele mai ales pe malul drept al Dâmboviţei, în afară de cei care, legaţi de comerţul lor, trebuie să stea oriunde în oraş. Ei formează majoritatea băcanilor[1]. Destui sunt brutari şi simigii, cam tot atâţia muncitori cu braţele; restul se ocupă cu diferite negustorii.

În comerţul bucureştean şi în îndrumarea lui din trecut, ei ocupă (mai ales în ramura băcăniei) un loc însemnat. Fără a fi neasimilabili, păstrează aici întreaga lor originalitate etnică, nu se prea pot înţelege între ei, au avut societăţi pe care le-au dizolvat şi, deşi mai mulţi decât grecii şi îndeajuns de bogaţi, nu şi-au putut clădi o biserică a lor. Slujba religioasă pentru ei se face acum într-o veche biserică românească: Biserica Dintr-o zi.

Armenii sunt mai bine organizaţi şi mai mult apropiaţi de noi.

Au venit din secolul al XVII-lea în Bucureşti. Din cauza prejudecăţilor localnicilor, a trebuit să se aşeze întâi dincolo de marginea oraşului (unde-i azi Strada Armenească şi biserica lor nouă, ridicată în locul celei vechi, cu turle de scânduri). Oraşul întinzându-se, a cuprins – încă din secolul al XVIII-lea – mahalaua armenească în el. Ei au contribuit şi la început la dezvoltarea comerţului bucureştean, ca şi a altor ramuri de activitate[2].

---

[1] În 1899: 239, faţă de 106 români.

[2] Ionescu-Gion, *op. cit.*, pag. 158.

Azi nu sunt prea numeroşi[1] şi, fără a fi în descreştere absolută[2], procentul morţilor se ridică uneori deasupra celor al născuţilor (de pildă: în 1899, 2,9% născuţi şi 3,1% morţi). Ţinând magazine de pielărie, coloniale, lăptărie, cafenele, chiar tinichigerie, ei duc – alături de români – o interesantă luptă economică contra evreilor în partea Căii Moşilor dinspre Târgul Moşilor.

Firmele româneşti, armeneşti şi evreieşti se întreţes de la o vreme pe Calea Moşilor.

De altfel, numai aici armenii – în apropiere şi de vechea lor mahala – au o deosebită însemnătate economică.

Şi statistica din 1860, şi cea din 1899 dau cel mai mare număr de armeni aici, în culoarea de galben (354 în 1860) şi de negru (141), în celelalte părţi fiind foarte puţini (1, 18 şi 9). În restul oraşului sunt, anume, unii negustori de grâne.

Nici ei între ei nu se prea văd bine armenii cu evreii.

Englezii, olandezii, elveţienii. Nu ocupă un loc prea însemnat direct în comerţul sau în industria Bucureştilor. Veniţi cu unele rosturi politice, introduşi în afaceri de bancă şi în altele negustoreşti superioare (exploatarea petrolului, desfacerea uneltelor agricole, aici alături de evrei), sau numai ocupându-se cu desfacerea unor produse originare din ţara lor, unii au crescut în număr (elveţienii, olandezii), alţii au descrescut (englezii: în 1860 – 240, în 1899 – 91). Cei mai mulţi stau spre centru.

Francezii. Ca număr sunt în creştere (în 1860 erau 285, în 1890, 732), totuşi amestecul lor în comerţul bucureştean direct n-are o însemnătate deosebită; mulţi se ocupă cu meserii sau profesiuni mai înalte (mecanici-fierari, croitori, frizeri, cofetari, apoi ingineri şi profesori), în fine, alţii sunt muncitori cu braţele. Sunt risipiţi prin oraş. Cea mai mare însemnătate a francezilor stă încă în influenţa lor îndepărtată asupra spiritului şi vieţii materiale a clasei bogătaşe din Bucureşti, ca şi a tineretului cult.

---

[1] În 1899: 639.

[2] În 1860: 593; în 1899: 639.

Se ştie că unii francezi au venit la Bucureşti şi ca profesori, grădinari, negustori de mărfuri apusene, după Revoluţia lor cea mare. Unii au încercat chiar industria. Era încă de la 1795 aici un stabiliment francez de comerţ (Casa Pellet şi Hortolan), iar trimisul francez la Bucureşti vorbea cu multă căldură de necesitatea începerii unui comerţ serios cu Principatele, Bucureştii fiind aleşi ca loc de concentrare a mărfurilor. Cum observă însă şi Lefebvre, chiar pe la 1857, francezii, ca şi toţi occidentalii (în afară de englezii capitalişti), nu ocupau încă un loc însemnat în viaţa economică a Bucureştilor, şi aceasta din cauza lipsei capitalurilor, a ordinii şi economiei. Francezii vindeau în acea vreme toate obiectele ce răspundeau noilor gusturi de lux ale bucureştenilor: mătăsărie, noutăţi, parfumerie, pălării, bijuterii, droguri, cărţi şi obiecte de librărie. Foarte iute au fost înlocuiţi, în aceste negustorii, de evrei.

Italienii. Mai mulţi decât francezii, emigrează şi aici, ocupându-se mai ales cu zidăria. Dintre toţi zidarii (ţigani, unguri), ei sunt cei mai apreciaţi, din cauza grijii mai mari pe care o pun în lucrul lor. Alţii practică sculptura şi pictura, şi în această calitate sunt foarte cunoscuţi în Capitală. De o deosebită vază se bucură şi fabricanţii de umbrele sau cuţitarii italieni. Locuinţele lor – ca şi ale francezilor – sunt risipite prin oraş; totuşi se găsesc mai mulţi în nordul şi nord-estul capitalei[1].

Germanii. Vom cuprinde aici anume doar pe supuşii Imperiului german.

N-au putut ajunge, desigur, la o oarecare importanţă decât după întemeierea consulatului prusac la Bucureşti (1789); de fapt, însă, nu ţin nici după era nouă (1831), din lipsa capitalurilor, ca şi francezii, decât un loc mijlociu. Vând în magazine generale obiecte de utilitate imediată: încălţăminte, haine, chiar produse indigene.

Pe la 1860 nu erau decât vreo 600; azi trec, cu siguranţă, peste 3.000, şi sunt introduşi în mai toate ramurile de activitate: muncitori cu braţele, meseriaşi (mecanici, mai ales), grădinari renumiţi şi foarte

[1] Pe Străzile Tei, Icoanei, Clopotari, Nisipari, Polonă, Griviţei, Plevnei, Semicerc, Cotroceni.

căutaţi, industriaşi, negustori, funcţionari, farmacişti, doctori, ingineri. Cei mai mulţi sunt strânşi împrejurul Palatului Regal, unde cade şi centrul lor cultural (şcolile şi Catedrala Catolică Sf. Iosif), apoi spre Şosea şi Gara de Nord, iar spre sud în mahalalele din jurul Dealului Spirii[1]. Este evident că ei constituie – prin strânsele lor legături – un corp aparte în amestecul de naţii din Bucureşti.

Organizaţia lor e aceeaşi ca şi pretutindeni: au şcoli primare şi liceale de băieţi, foarte bine alcătuite şi conduse, societăţi de gimnastică şi muzică ce pot servi drept model (Turnverein, Eintracht), le plac sporturile şi dau un bun exemplu prin viaţa lor liniştită de familie[2].

Supuşii Austro-Ungariei. Sunt numărate, între ei, trei naţionalităţi ce ne pot interesa: germani (austrieci şi saşi), unguri şi români supuşi Austro-Ungariei.

Cei mai vechi în Bucureşti, luând, cum se ştie, parte principală şi la întemeierea târgului, sunt saşii şi ungurii. Saşii la început erau doar în trecere, sau făceau doar scurte popasuri. Cei dintâi s-au aşezat statornic ungurii şi românii ardeleni. După ce bazele târgului au fost puse şi a venit şi speranţa unui câştig mare mai sigur şi mai continuu, saşii s-au statornicit şi ei (la începutul secolului al XVII-lea) pe la Sf. Gheorghe Vechi, unde-i azi Bărăţia. Fraţii băraţi erau şi ei amestecaţi în comerţul bucureştean[3]. Însemnătatea saşilor a mers paralel cu cea a Braşovului. În actul din 1779 i-am văzut în rândul al cincilea, înaintea catolicilor şi a calvinilor. De la sfârşitul secolului al XVIII-lea, însă (întemeierea consulatului austriac, în 1782), creşte numărul catolicilor, până acum puţini şi cam lipsiţi de mijloace[4].

---

[1] Străzile: 1. Brezoianu, Câmpineanu, Regală, Sf. Ionică, Imperială; 2. Precupeţii Noi, Fântânii, Griviţei, Occident; 3. Virgil, Belizarie, Francmasonă, B-dul Dinicu Golescu; 4. Vespasian, Grozăveşti, Sf. Apostoli, Izvor, Libertăţii, 13 Septembrie, Principatele Unite.

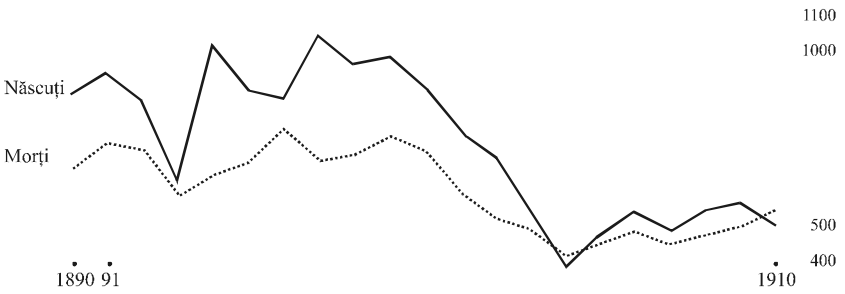
[2] Pentru mai multe amănunte, Kraus şi L. Bachelin, *Bucarest et la Roumanie*.

[3] N. Iorga, S. şi D. I.

[4] *Ibidem*.

Paralel creşte şi numărul calvinilor (ungurilor). Sporul cel mare începe după sfărâmarea breslelor, în care pătrunseseră încă de mai înainte, prin intervenţia consulatelor, numeroşi sudiţi austrieci (printre ei, evrei)[1] şi, în fine, în toată epoca critică de după Regulamentul Organic.

În 1860 erau cam 5.000 (poate mai mulţi), la 1899 peste 38.000, ceea ce dă o creştere anuală de cam 800 în mijlociu. Pe calea naşterilor, ei ar fi în descreştere de la această dată: se observă, anume, o scădere a natalităţii elementului catolic şi protestant[2] (v. diagrama D). Cum aceeaşi scădere se observă şi la catolicii germani supuşi Imperiului german, diagrama e adevărată pentru toţi credincioşii Bisericii apusene, referindu-se însă întâi la cei mai numeroşi dintre ei, la supuşii Austro-Ungariei. Nu trebuie însă să ne închipuim că această micşorare a numărului născuţilor, care – urmată şi de sporuri, în două cazuri chiar excedente de morţi – însemnează, desigur, o mare neregularitate în mişcarea populaţiei înăuntrul acestor naţionalităţi, ar face dovada descreşterii totale a supuşilor imperiului vecin. Explicaţia stă, cel puţin parţial, în instabilitatea celor ce, venind de peste munţi, practică vreo profesiune în Bucureşti. Sunt



D. Catolici şi protestanţi

[1] V.A. Ureche, *op. cit., passim.*

[2] Se cuprind aici şi calvinii (ungurii).

mai ales numeroşi servitori (în 1899, 12.474)[1], care vin după agonisirea traiului pe un an, doi, trei, se întorc acasă, se căsătoresc acolo; unii se mai întorc, alţii nu, aşa că se produce un fel de fluctuaţie care, în mişcarea populaţiei lor, trebuie să se răsfrângă sub forma neregularităţii.

Din cauza numărului lor, supuşii Austro-Ungariei trebuie puşi – şi ca importanţă economică – imediat după evrei. Progresul lor în capitală are, în parte, o explicaţie analoagă cu cea a progresului evreilor şi, în plus, orientare politică şi economică.

Aşezarea lor e departe de a prezenta caracterul compact al maselor evreieşti, aşa că sunt puţine locuri unde ating majoritatea faţă de români (de pildă, Tăbăcari şi la apus de Dealul Spirii). În alte părţi însă lasă – cu ajutorul evreilor, în primul rând, şi cu al altor străini numai în al doilea – în urmă pe români. Nu scad nicăieri (în afară de o secţie lângă Şoseaua Vitan) sub o sută, sunt în multe peste trei sute, iar spre Şoseaua Filantropia ajung la numărul de trei mii, fără a-i întrece pe români. Privind lucrurile mai de-aproape, se dovedesc mai numeroşi în secţiile ce fac trecerea între periferie şi centru şi din ce în ce mai puţini pe măsură ce ne apropiem de Târgul Central[2]. Această aşezare a lor stă în strânsă legătură cu cele două ramuri principale de activitate pe care ei le ocupă în oraş: *meseria* (mecanici şi fierari, potcovari, lăcătuşi, tâmplari (mai puţini), zidari, cizmari (dintre aceştia, mulţi şi unguri), croitori, morari[3] şi *munca cu braţele* (în special servitori, aici intrând şi românii ardeleni). Meseriaşi sunt mai mult austriecii, muncitori şi servitori – ungurii (şi românii). În afară de meseriile citate mai sus, austriecii sunt foarte căutaţi ca tăbăcari (patroni puţini), alături de români, ca grădinari,

---

[1] Cei mai mulţi unguri. Supuşi ai Austro-Ungariei ortodocşi erau, în 1899, abia 1.833 (v. A.S.B., 1898 şi 1899, pag. 46).

[2] Şoseaua Filantropia, Basarabilor, Calea Griviţei, Plevnei, Victoriei (în partea de sus), Dorobanţi, Măcelari, 13 Septembrie, Viilor, Tăbăcari etc.

[3] Statistica din 1899:

Morari	Români	Austro-ung.	Evrei
Patroni	18	19	6
Slugi	32	1	3

ca muncitori în fabrici, iar ungurii sunt cunoscuţi ca birjari (concuraţi de români, evrei şi ruşi) şi brutari. În comerţ, şi pe unii, şi pe alţii îi întrec cu mult evreii, de aceea importanţa lor în târg e mică. Aşezarea şi ocupaţiile acestora ne dau – în parte – explicaţia creşterii meseriaşilor spre periferie, cu unele infiltrări spre centru[1], şi a descreşterii lor spre centrul administrativ şi chiar cel economic, unde, în schimb, sporeşte numărul servitorilor. Şi, într-adevăr, secţiilor mai populate de supuşi ai Austro-Ungariei, la periferie, le corespund mari centre industriale, iar celor centrale, mahalalele de intelectuali, funcţionari, bogătaşi şi mari magazine, care cer un însemnat număr de servitori.

Viaţa culturală a austriecilor, alături de cea a germanilor, e foarte intensă şi concentrată cam la nordul Cişmigiului (străzile Numa Pompiliu, Brezoiană, Luterană), având însă diferite societăţi şi instituţii culturale risipite în tot oraşul. Ungurii, ceva mai prejos culturaliceşte, au totuşi o bună organizaţie (biserică, şcoală, sală de spectacol).

Evreii. Evreii bucureşteni (în 1899, în număr de 43.318) se împart în evrei mai vechi (spanioli sau turceşti, veniţi de peste Dunăre) şi cei imigraţi mai ales de la începutul secolului al XIX-lea – supuşii Rusiei şi Austriei (majoritatea covârşitoare, galiţieni). Cei dintâi au venit din Imperiul Otoman; ceilalţi, puţini, direct din Ungaria, prin pasurile muntene ale Carpaţilor, iar cei mai numeroşi, din Moldova[2], în chip serios abia după epoca Unirii.

Deosebirea dintre cele două feluri de evrei şi sosirea celor noi s-au semnalat în acelaşi fel ca şi aiurea: prin conflicte între unii şi alţii[3], prin răscoala populaţiei creştine[4]. Mai mult, chiar astăzi se

---

[1] Străzile Câmpineanu şi Brezoianu, de pildă.

[2] Evreii galiţieni încep să vină în Muntenia la sfârşitul secolului al XVIII-lea şi continuă, la începutul celui de-al XIX-lea, sub protecţia austriacă. Guvernul muntean îi primeşte aici în 1794 (N. Iorga, *Istoria evreilor*, pag. 26). Cf. şi V.A. Ureche, *op. cit.*, X, seria A, pag. 45 şi *passim*.

[3] V.A. Ureche, *ibidem*. Evreii galiţieni erau săraci, mai înapoiaţi şi fără rosturi definite (cf. şi cu descrierea mai târzie a evreilor la Demidoff, *op. cit.*).

[4] Contra evreilor aşezaţi de curând şi nou-veniţi lângă vechiul târg al Cucului, la hanul Nicolescului (V.A. Ureche, *ibidem*).

simte diferenţa. Unii evrei nu vor să fie decât spanioli şi au în capitală marea lor sinagogă (Strada Negru Vodă), lavrele lor (Strada Saul Udricani), precum şi şcoli de „rit spaniol" (Strada Labirint), deosebit de ceilalţi, care şi-au clădit templul şi unele sinagogi mai mărunte în partea vestică a vechilor mahalale evreieşti de la Jigniţa şi Negru Vodă. Unii dintre ei au ajuns la bogăţii înalte şi s-au bucurat chiar de multă cinste din partea românilor.

Evreii spanioli – şi acum cel mai puţin numeroşi –, câţiva doar în secolul al XVI-lea şi având rosturi trecătoare (creditori pe lângă domni sau boieri), se aşezară temeinic în bogatul secol al XVII-lea, ca zarafi[1] (concuraţi însă de greci), ca giuvaiergii, poate, nu departe de Curtea Domnească, la Jigniţa. Acesta este deci punctul lor de plecare. De aici s-au întins în secolele următoare spre târg (apus), spre sud şi sud-est (o parte din Calea Văcăreşti, Strada Udricani, Labirint, Pitagora[2]).

Deşi citaţi în al patrulea rând (după turci) în 1779, din actele vremii se vede că nu ocupau un loc prea însemnat în comerţul şi meşteşugul bucureştean[3], şi nici nu erau prea numeroşi (cam 1.000)[4]. Nici la începutul secolului al XIX-lea, când negustorii şi meseriaşii de ţară erau bine organizaţi în bresle şi isnafuri, ei nu însemnau mult din punct de vedere economic: aveau o breslă a lor şi privilegii pentru poverne[5].

Pentru a putea ajunge ce sunt astăzi, a trebuit să le crească numărul în chip exagerat şi să se petreacă o schimbare care să le

---

[1] *Condica brâncoveană:* Cei mai mulţi zarafi sunt evrei.

[2] Unele străzi numite în legătură cu ei: Israelită, Spaniolă, Saul, Sinagoga, Palestina.

[3] La sfârşitul secolului al XVII-lea, tot condica brâncovenească îi pune ca contribuţie după armeni – alcătuirea lor în breaslă se face abia la începutul secolului al XIX-lea.

[4] Sinagoga clădită la începutul secolului al XVIII-lea e dărâmată din poruncă domnească (Neigebaur, *op. cit.*, pag. 101). La sfârşitul secolului al XVIII-lea, aveau foarte puţine sinagogi în Bucureşti (Sulzer, *Geschichte des transalpinischen Daciens*, II, 150). Numărul lor să fi fost cam 1.000. Cf. şi V.A. Ureche, *op. cit.*, I, 1, pag. 450. Evreii aveau acum o singură sinagogă.

[5] *Ibidem* şi II, 2, pag. 199.

deschidă drumul. Schimbarea – e lucru ştiut – s-a produs: ea a fost criza economică şi politică de la începutul secolului al XIX-lea, criză ce a adus sfârşitul predominării influenţei orientale; de aici slăbirea elementelor greceşti, bulgăreşti, turceşti şi româneşti şi în târgul Bucureştilor; ea este directa urmare a introducerii la noi – cu efect activ – a ideilor de libertate politică şi economică din Apus[1]. Tocmai în această epocă de prefaceri şi de luptă între noile şi vechile tendinţe, se petrece fenomenul de înlocuire treptată a orientalilor şi a mărfurilor acestora prin ceea ce s-ar putea numi – doar pentru a stabili contrastul – occidentali şi mărfurile lor: creşte mereu numărul evreilor şi supuşilor Austro-Ungariei, nu însă atât de mult cât s-ar crede. Adevăratul spor vine însă după trecerea crizei şi biruinţa spiritului apusean în forma de stat şi în viaţa materială şi spirituală a claselor de sus (după epoca Unirii şi, mai ales, de la 1866)[2].

La începutul secolului al XIX-lea (cum s-a văzut), apoi în epoca Regulamentului Organic, chiar şi mai târziu (până în vremea Unirii), evreii (şi cei din Bucureşti) sunt arătaţi numai ca oameni pricepuţi şi gata la orice, capabili – în viitor – să îi înlocuiască pe ceilalţi concurenţi (apuseni veritabili)[3]. Ocupaţiile lor sunt deocamdată mărunte şi de tot felul; nu prind însă un loc prea însemnat în comerţul oraşului.

În epoca Unirii încep să-şi trimită copiii la învăţătura comercială în Paris, şi chiar au legături directe de afaceri cu Parisul. Acum fac, alături de greci, comerţ ca mijlocitori sau negustorie cu alimente.

Noii evrei veneau din Galiţia, prin Moldova, păstrând, mai ales acolo, portul şi înfăţişarea lor umilită, dar şi vioiciunea cunoscută a rasei lor. Au încercat a se aşeza (v. mai sus) la Bucureşti întâi pe Strada Sfinţilor, şi foarte posibil să fi rămas, în parte, o dată ce se ştie de mult că ei au locuinţele pe acolo, alţii – poate – în mahalalele

---

[1] În această vreme, Moldova primeşte mereu evrei (N. Iorga, *op. cit.*).

[2] În 1831 erau 2.853 de evrei, în 1848, aproape 5.000, în 1860, peste 6.000.

[3] Demidoff, *ibidem*. Th. Lefebvre, *op. cit.*, pag. 305-307: „Evreii ocupă în Valahia toată scara comercială". Ceea ce înseamnă doar atât: că se încercau în toate domeniile (v. şi pag. 310-311). Cf. şi Neigebaur, *op. cit.*, I, cap. „Die Juden".

evreieşti din spatele Palatului de Justiţie; cei mai mulţi însă au înconjurat pe fraţii lor de rit spaniol, în Străzile Decebal, Sf. Vineri, Văcăreşti, Udricani, Mircea Vodă, Anton Pann, şi de aici pe Calea Dudeşti, în tot spaţiul dintre Strada Labirint şi Dâmboviţa, acolo unde azi e cea mai mare parte a sărăcimii lor.

Făcând orice fel de comerţ, aducând cu ei, după spusa lui Lefebvre, pricepere, economie, şi unii dintre ei – deşi cei mai mulţi erau săraci –, capitaluri, pe care nu le cruţau, i-au putut înlocui treptat pe francezi, germani, englezi, s-au putut substitui orientalilor pe Lipscani şi Gabroveni, românilor în alte părţi. Grozav de mult le-au înlesnit calea noile gusturi, cerinţe, înclinaţii spre lux ale Bucureştilor[1], sfărâmarea breslelor şi isnafurilor[2], acea condamnabilă lipsă de prevedere a boierilor, care vindeau sau închiriau case evreilor pe străzile principale ale oraşului[3].

Astfel au pătruns în următoarele domenii: 1) *proprietatea urbană*; 2) *comerţ* (în special cel cu bani, manufactură, îmbrăcămintea corpului şi a casei, anumite precupeţii, samsarlâcuri etc.); 3) *industrie* (industria mare, mai puţin; dintre meserii, mai ales croitoria, tinichigeria, vopsitoria, tapiţeria); 4) *ocupaţii liberale* (mai puţin); 5) *presă*.

Efectele procesului de transformare din epoca anterioară anului 1866 continuându-se şi după acest an, pot fi şi trebuie să fie urmărite la sfârşitul veacului trecut. În acest sens, statistica amănunţită din 1899 este bilanţul unui secol de prefaceri.

Urmăriţi – întâi ca număr – de la 1831, ca şi de la 1860 spre noi, evreii au crescut continuu în Bucureşti, ca şi în mai toate oraşele ţării[4].

---

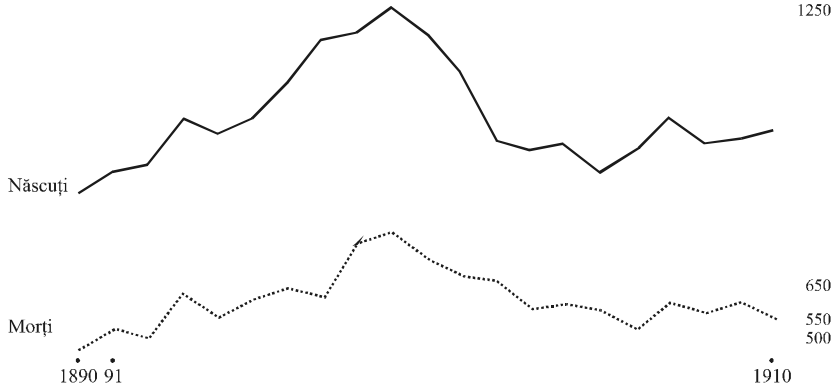
[1] Neigebaur, *op. cit.*, pag. 99, şi în partea a doua a cărţii lui Neigebaur. O descriere a Moldovei şi a Valahiei de către consulul general francez: *Cavalerul de Billecocq* (pag. 12).

[2] V., de pildă, V.A. Ureche, *op. cit.*, XII, 5, pentru anii 1819 şi 1820, pag. 282, 388, 343, 391. Se vede împotrivirea negustorilor de ţară.

[3] Neigebaur, *ibidem*.

[4] În ţara întreagă, evreii totuşi descresc, fără ca însă această descreştere să aibă vreo influenţă asupra populaţiei evreieşti din principalele oraşe, în care ei sunt numeroşi: procentele naşterilor de la 1900 spre noi sunt: 3,3; 3,2; 3,1; 2,9; 2,7. (*Petiţia evreilor pământeni înaintată Corpurilor legiuitoare în 1911* – date oficiale)

Rarele recensăminte nu permit o apreciere mai precisă a acestei creşteri, socotită în cifră totală anuală sau măcar periodică. Mişcarea populaţiei, însă, dată în chip mai demn de crezare şi pe culte, arată felul cum au crescut evreii ca număr: diagrama lor (vezi diagrama E) dovedeşte un mers regulat şi totdeauna cu considerabile excedente de născuţi.



E. Evrei

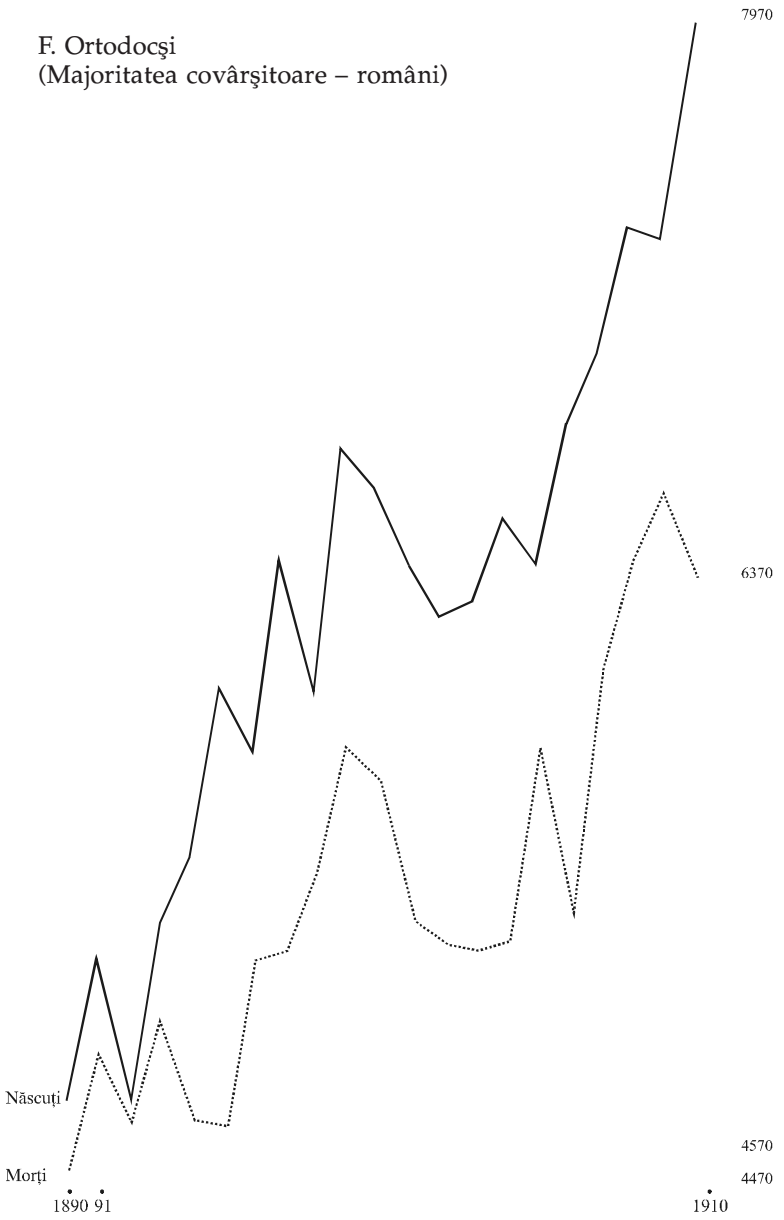
Cea mai armonică creştere, după diagramele pe 1890-1910, nu o reprezintă nici ortodocşii, nici catolicii sau protestanţii, ci evreii.

Aceste excedente de născuţi, ca şi imigrările dinspre Moldova (continuându-se, mai puţin şi mai acoperit, desigur, şi azi) explică numărul de 43.600 din 1899. Ar fi atunci în spaţiu de 40 de ani (1859-1899) o diferenţă de 40.000, dacă am lua ca bună data statisticii din 1859-1860 (3.600). Această cifră este însă prea mică şi se poate admite – prin socoteli – cel puţin 6.000[1], *ceea ce ne-ar duce la un spor de 1.000 anual, în mijlociu*[2].

Acest număr de suflete – azi, poate 50.000 – locuieşte în preajma vechiului târg, întinzându-se pe malul stâng de-a lungul Dâmboviţei,

[1] În 1848 erau aproape 5.000 (v. n. 2 de la pag. 62).

[2] Pentru explicare, nu trebuie să se uite, de pildă, emigrarea de peste 8.000 din 1894-1899.


F. Ortodocşi
(Majoritatea covârşitoare – români)
7970
6370
4570
4470
Născuţi
Morţi
1890 91
1910

în mahalalele ce ar avea drept axe de circulaţie Căile Văcăreşti şi Dudeşti, mai spre nord – în apropierea fostului Târg al Cucului –, în jurul Străzii Sfinţilor, iar spre sud-vest, peste Strada Sf. Apostoli. Evreii de pe Văcăreşti, Dudeşti şi străzile dintre ei de pe lângă aceste căi ar fi orientaţi mai toţi (în afară de mulţi meseriaşi) spre centrul economic al capitalei; cei de pe Strada Sfinţilor gravitează unii spre acelaşi târg, alţii sunt în legătură cu altă masă evreiască, mai mică, prin Calea Moşilor (evreimea de lângă Câmpul Moşilor, având şi sinagoga ei, aproape de Strada Romană); cei de pe Sfinţii Apostoli sunt şi ei aproape de centru şi de odată mult mai însemnatele căi ale Rahovei şi Şerban Vodă. Mai de curând s-au întins pe Calea Victoriei şi pe Strada Academiei. Aproape izolaţi, şi unii dintre ei industriaşi, apar pe Calea Griviţei aproape de Gara de Nord, în jurul Pieţei Matache Măcelaru şi pe o parte din Strada Popa Tatu. În fine, sunt risipiţi şi în restul oraşului, mai ales pe străzi principale[1].

Prin urmare, au cuprins – din vechile lor locuri de aşezare, întâi închiriind pe sume mari, apoi devenind proprietari – străzile comerciale principale (Lipscani, Carol, Gabroveni, Şelari, Smârdan, Rahovei, Victoriei, Academiei etc.) (pătrunderea aceasta în proprietatea urbană se poate urmări acum şi în mahalalele din mijloc). Străzile ocupate de ei în târg sunt tocmai cele care răspund centrului comercial de la Sf. Gheorghe: aici ei se află în majoritate. Cel puţin, din unele străzi citate sau necitate au scos pe români, bulgari sau greci; a rămas însă, în mijlocul târgului, o insulă de mari negustori, cei mai mulţi români. Ea se leagă spre sud cu Piaţa Mare (naţionalităţi amestecate), unde am văzut pe marii angrosişti băcani, şi cu Piaţa Sf. Anton (românească). Cel mai vechi târg – cel de la Sf. Gheorghe Vechi – e ocupat pe de-a-ntregul de evrei, în celelalte părţi însă evreii sunt concuraţi, iar în unele ramuri aproape n-au pătruns deloc. Un foarte însemnat loc ţin, apoi, în comerţul cu banii (băncile).

Băncile sunt mai toate în partea de apus a Târgului Central. Cele mai însemnate apar după 1895 şi au rezultat, unele, din societăţile particulare evreieşti; sunt susţinute însă, în bună parte, de capitaluri

[1] În legătură cu ei apar pomenitele hanuri, care permit să locuiască lume multă pe spaţii de loc mici.

străine franceze şi germane, din care cauză societăţile ce patronează marile bănci de la noi exercită, prin funcţionari de-ai lor, control asupra băncilor de aici[1]. În afară de acestea sunt băncile şi instituţiile de credit mai mici, sau sub directa conducere a lor, sau cu acţionari bogaţi evrei.

Astfel – şi prin ocuparea străzilor celor mai importante din acest punct de vedere, şi prin dispunerea de un însemnat capital bănesc – evreii din capitală au ajuns un element ce trebuie băgat în seamă când e vorba de comerţul bucureştean[2].

În marea industrie, de asemeni, au prins unele locuri (tăbăcăria, morăria, fabricile de lumânări şi săpun, fabricile de umbrele). Sigur însă că – cel puţin ca iniţiativă, şi în bună parte cu capitalul – începuturile industriale din Bucureşti sunt făcute de români sau – cel mult – de societăţi unde au intrat şi străini.

În meserie, evreii ocupă aproape numai ei unele meşteşuguri, sau sunt în majoritate, între ele: croitoria, vopsitoria şi tinichigeria.

Din numărul meseriaşilor fac parte cei mai mulţi din destul de însemnata sărăcime evreiască. Aceştia trăiesc în condiţii de igienă detestabile, muncind mult şi persistent. Foarte mulţi dintre ei ajung în acest chip la lumina străzilor mai mari.

Deşi nu sunt încă stăpâni ai capitalului comercial – în înţelesul larg al cuvântului –, şi nici ai comerţului şi industriei în general, din cauza însemnătăţii economice la care au ajuns şi din multe alte cauze, ei nu sunt trecuţi cu vederea.

Un curent ostil lor există de mult timp şi în Bucureşti. Răspunsurile şi apărarea au fost luate pe seamă de presa evreiască[3] şi de unii publicişti ai lor, ca şi de filosemiţi români. Prin această presă şi prin asociaţiile lor se duce şi lupta pentru câştigarea drepturilor politice. Pe baza puterii materiale la care au ajuns, pe baza organizaţiei

---

[1] Dr. I. Răducanu, *Principalele bănci comerciale în România* („Viaţa românească", anul VII, nr. 7 şi 8, pag. 56).

[2] În legătură cu comerţul trebuie puşi şi cei 1.700 de funcţionari particulari evrei.

[3] Întemeietorul ei bucureştean este Iulius Baraş (*Curierul israelit*, 1857). V. Bogdan-Duică, *Ovreii şi românii* (Bucureşti, 1913, pag. 26 *sq.*).

lor, pe baza pregătirii culturale a unora[1], evreimea din capitală poate fi reprezentanta celei din ţara întreagă.

În rezumat, raportul dintre români, supuşi ai Austro-Ungariei şi evrei se poate da în următoarele:

Lăsând la o parte pe capitalişti, industriaşii cei mari, negustorii cei bogaţi de tot, şi oprindu-ne numai la meseriaşi şi negustori în genere, vedem că *masa cea mare a străinilor intră ca profesionişti la mijloc*, căci cea mai mare sumă de profesionişti români o dau muncitorii, funcţionarii, militarii, profesioniştii liberi, după cum uşor se poate vedea din tabelul următor.

Naţiunea	**Muncitori**	**Funcţionari**	**Negustori**	**Meseriaşi**	**Militari**	**Prof. libere**
Români	18.221	8.587	5.295	13.890	5.427	2.019
Evrei	853	1.699	1.772	3.872	188	253
Austro-mag.	14.031	556	381	3.215	–	436

Considerând totuşi doar numărul, meseriaşii şi negustorii români sunt de două ori mai numeroşi. Dacă un sfert din ei ar fi de pus – din cauza stării lor materiale şi culturale – în rândurile de jos ale populaţiei, tot ar rămâne destui care să se opună străinilor pătrunşi în clasa de mijloc. Lupta aceasta a naţionalităţilor, însă, pe terenul economic, se prezintă sub alt aspect când lăsăm cifrele globale şi privim lucrurile în spaţiu. Călăuziţi tot de statistica din 1899, iată ce observăm:

1. Că românii sunt concuraţi de evrei şi supuşii Austro-Ungariei în mai toate meşteşugurile şi în multe negustorii, aproape pretutindeni.

2. În toate secţiile, în afară de una sau două, românii profesionişti liberi, funcţionari sau militari sunt în majoritate.

3. În secţiile de muncitori (la periferie) românii trec peste 1.000 (la secţie). Numărând printre muncitori şi pe servitori, sunt concuraţi aici şi de supuşi ai Ungariei.

[1] Sinagogile, şcolile, asociaţiile lor cad mai toate în mahalalele din Dudeşti şi Văcăreşti. Ignoranţa, însă, şi mizeria populaţiei evreieşti sărace sunt încă destul de mari, se văd din felul cum trăiesc, din felul cum ţin casa. Cei bogaţi trec dintr-o dată la un lux izbitor.

4. În secţiile negustoreşti şi de meseriaşi, numărul străinilor creşte, copleşindu-i pe români – cel puţin, ca număr – tocmai acolo unde comerţul, în special, e mai dezvoltat.

5. Supuşii Austro-Ungariei, în unele centre de meşteşugari, sau fac puternică concurenţă[1], sau, fie singuri, fie cu evreii, sunt în majoritate faţă de meseriaşii români (mai cu seamă în anumite ramuri, ca tâmplăria, cizmăria, tapiţeria, croitoria)[2].

Bucureştii, la început un sat, lângă care s-a aflat câtva timp şi o cetate, sunt alcătuiţi din târguri (două centre principale, unul înlăuntru şi altul în afară), sate şi mahalale-sate, contemporane sau posterioare târgurilor, curţi boiereşti, mahalale concentrate în jurul bisericilor şi mănăstirilor.

Populaţia lor e în mare parte alcătuită din ţărani orăşenizaţi în diferite măsuri şi imigraţi sau colonizaţi în toate timpurile spre marginile oraşului, şi din boieri în Târgul din Mijloc sau lângă el şi pe la moşiile foarte apropiate. Târgurile au adus, ca şi viaţa politică şi cea religioasă, amestec de naţionalităţi, între care au fost mai însemnaţi, la început, saşii, ungurii şi românii ardeleni şi orientalii; mai apoi au predominat orientalii (greci, bulgari, turci, albanezi), iar de la începutul secolului al XIX-lea, treptat, prin respingerea orientalilor (efectiv, din a doua jumătate a secolului), supuşii Austro-Ungariei şi evreii (38.000 şi 43.000). Primii, mai ales muncitori şi meşteşugari, sunt risipiţi în secţiile mijlocii şi spre periferie, atingând în puţine părţi majoritatea, dar concurând în mai toate pe meseriaşii români; ceilalţi (evreii), comercianţi întâi şi apoi meseriaşi, sunt strânşi în mase la sud-estul şi sudul vechiului târg şi al fostei Curţi Domneşti, întinzându-se şi peste bună parte din târgul actual. În afară de această suprafaţă prinsă de ei, mai apar încă sub forma a două insule: una lângă vechiul Târg din Afară, alta lângă Gara de Nord.

---

[1] De pildă, pe Calea Victoriei, Strada Carol, Academiei.

[2] Astfel pe străzile Colţei, Dionisie, Brezoianu şi Câmpineanu, Ştirbei Vodă şi Sculpturii, Griviţei, Virgil, Berzei, Plevnei, Puţu cu apă rece, Rahovei, Radu Vodă, Moşilor şi Călăraşi (spre barieră); evreii în mahalalele lor. Ei sunt cei mai mulţi croitori.

II

EVOLUŢIA GEOGRAFICĂ A UNUI ORAŞ: BUCUREŞTI

Introducere

BUCUREŞTI, CAPITALA UNUI STAT CARPATIC ŞI DUNĂREAN

În lungul Dunării, Viena, Budapesta, Belgradul sunt oraşe mari, dezvoltate pe ambele maluri ale acestui fluviu. În josul Porţilor de Fier, însă, există numai oraşe dublete: Vidin–Calafat, Drobeta-Turnu Severin–Kladovo, Turnu Măgurele–Nikopol, Zimnicea–Svişţov, Giurgiu–Ruse, Olteniţa Turturcaia (Tutrakan), Călăraşi–Silistra, Feteşti–Cernavodă, Brăila–Măcin, Tulcea–Izmail. Nici unul dintre ele nu a ajuns la o dezvoltare deosebită şi nici unul nu a avut rolul unei capitale de lungă durată.

În marea depresiune tectonică dintre Carpaţi şi Stara Planina (Balcani), organizarea politică şi chiar cea economică a teritoriului s-a făcut, în toate timpurile, dinspre munte şi dealuri către câmpii (Câmpia Română pe stânga Dunării, Planina pe dreapta Dunării). Până la începutul secolului al XIX-lea, încă din antichitate, marele fluviu – a cărui „Baltă" are aici lărgimi de la 3 la 30 de km – a îndeplinit funcţia unui *limes* apărat de cetăţi, deci o funcţie militară şi de graniţă. Apărarea acestei linii putea fi asigurată numai de mari puteri politice, în speţă imperiile sudice (roman, bizantin, otoman), şi mai puţin de autohtoni (în antichitate, de traci şi geto-daci, apoi – începând din Evul Mediu – de români şi de bulgari). Între aceştia din urmă, primii se sprijineau pe o populaţie mai deasă în dealuri şi în depresiunile munţilor; ceilalţi, pe cea din Stara Planina şi dealurile ei nordice. Fără a fi părăsit vreodată cu totul câmpiile, aceste populaţii s-au întors la ele, în număr mai mare, abia în secolul al XIX-lea.

Târnovo – capitala veche a ţaratului bulgar – corespunde Târgoviştei noastre ca poziţie geografică. Pe când însă capitala actuală

a statului vecin avea să folosească şi să organizeze „locul central“ din munţi (depresiunea Sofiei, asemănătoare cu a Braşovului), capitala Principatului Ţării Româneşti a coborât de la Câmpulung la Curtea de Argeş, de aici la Târgovişte, apoi – mai întâi din necesitatea de a supraveghea linia Dunării de turci, mai târziu obligată de aceştia – alegea „locul central“ din Câmpia Română, bine populat de milenii şi aflat pe drumul cel mai scurt dintre pasurile Carpaţilor şi vadul de la Giurgiu. A căzut astfel în sarcina Bucureştilor să organizeze şi să valorifice condiţiile şi resursele acestui loc şi ale spaţiului geografic polarizat de el[1] . Ce a urmat după întregirea, în etape, a ţării, nu mai stă în legătură cu poziţia centrală – corespunzătoare numai a timpului cât Bucureştii au fost capitala Ţării Româneşti –, ci este rezultatul conjuncturilor politice, unirilor din 1859 şi 1918.

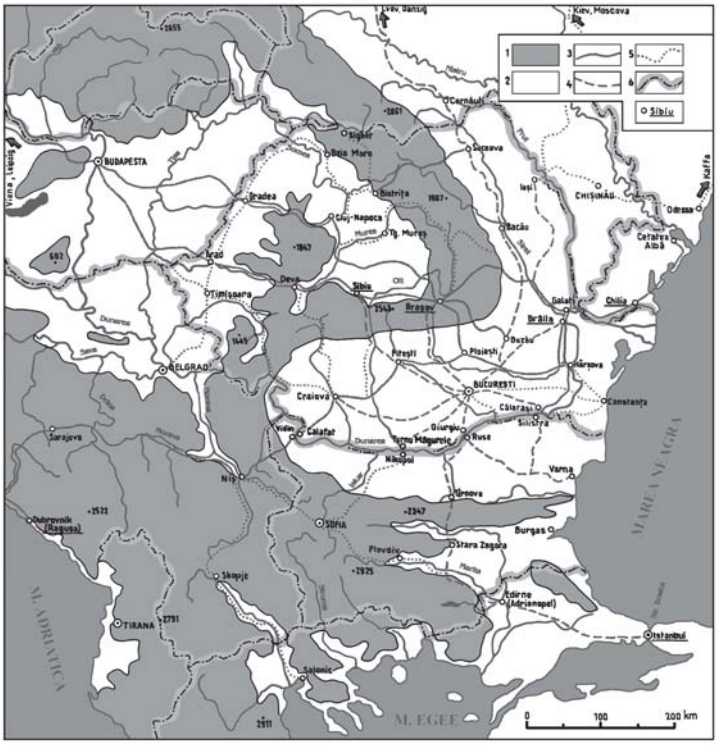
Totuşi, problemele de întreţinere şi de îndeplinire a funcţiilor specifice unui oraş, în creştere prin salturi, continuă să stea în legătură strânsă – desigur, mereu la altă scară – şi cu condiţiile şi resursele regiunii centrale a Câmpiei Române. Cunoaşterea acestora este prima obligaţie a unui studiu de geografie urbană, cum îşi propune să fie cel de faţă. Vom putea răspunde astfel şi scopului urmărit: analiza felului cum au gospodărit şi gospodăresc bucureştenii mediul înconjurător în care au trăit şi au muncit, trăiesc şi muncesc.

[1] Dacă împrejurările istorice ar fi dus în 1859 la unirea ţinuturilor româneşti (Ţara Românească, Moldova, Transilvania), foarte probabil – ca şi în cazul Bulgariei cu Sofia – capitala ar fi fost Braşovul. Dar istoria – strâns legată de geografie – îşi are şi ea legile ei.

I. POZIŢIA ŞI CADRUL GEOGRAFIC

Poziţia

Bucureştii fac parte dintre capitalele de stat cu poziţie excentrică faţă de hotarele ţării respective, ca Parisul sau Londra, de pildă. Ei se găsesc în jumătatea sudică a României, la o răspântie complexă de drumuri mari, dintre care trei de interes internaţional (fig. 1):



– drumul paralelei de 45°, care, venind printr-o ramură din Serbia, iar prin alta dinspre Austria şi Elveţia, trece prin Timişoara, Drobeta-Turnu Severin, Craiova, Piteşti, Bucureşti şi ajunge la Constanţa;

– al doilea, din centrul şi vestul Europei, străbate ţara în diagonală pe linia Oradea, Cluj-Napoca, Braşov, Ploieşti, Bucureşti, intrând de aici în drumul Constanţei;

– în fine, al treilea vine din Republica Moldova, intră în ţară prin estul Iaşilor şi la Bucureşti ajunge la Giurgiu, de unde, peste „Podul Prieteniei", se face legătura cu Bulgaria şi cu celelalte ţări din Peninsula Balcanică şi din Orientul Apropiat.

La aceste drumuri internaţionale se adaugă alte drumuri mari, vechi sau actuale, dinspre Turnu Măgurele, Craiova, Piteşti (şi Sibiu), Târgovişte, Buzău, Brăila şi Galaţi, Călăraşi, Olteniţa, toate corespunzând în nord unor pasuri carpatice (folosite din vremuri preistorice, iar acum amenajate pentru marele trafic), iar în sud, unor vaduri dunărene cunoscute, străbătute şi apărate şi ele cel puţin din antichitate: Turnu Măgurele-Nikopol, Zimnicea-Şvištov, Giurgiu-Ruse, Olteniţa-Tutrakan (Turtucaia), Călăraşi-Silistra.

În prezent aici se află nodul de căi ferate şi şosele moderne cel mai frecventat din întreaga ţară (peste 18 milioane de călători anual, în bună parte pe căile ferate, şi peste 15 milioane de tone de mărfuri intrate şi ieşite din gările oraşului).

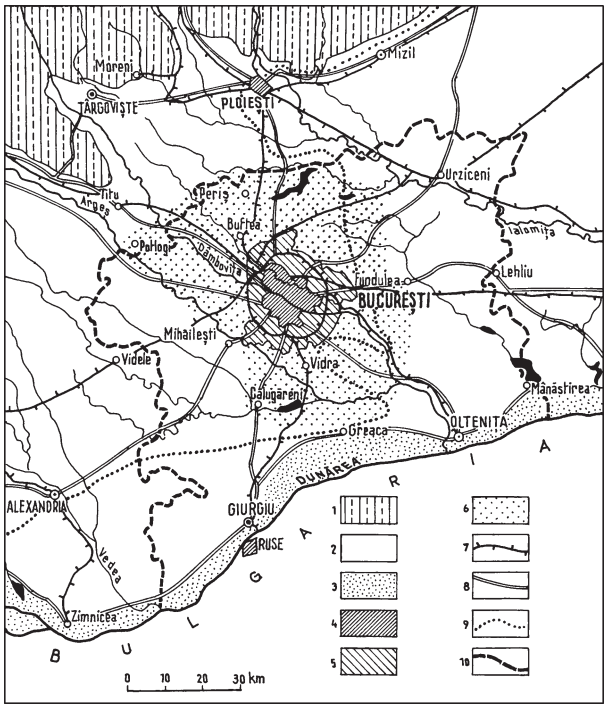
Aglomerarea aici a unui număr mare de locuitori stabili (peste 1,9 milioane în 1977)[1] şi asigurarea unei funcţiuni urbane (politice, administrative, economice, culturale) se datoresc adecvării locului. Într-adevăr, întemeietorii au ales un spaţiu din mijlocul Câmpiei Române, nu departe de poala dealurilor subcarpatice, aproape de pădurea masivă, în marginea ei dinspre întinsa stepă a Bărăganului şi spre drumul cel mai scurt către vadul dunărean de la Giurgiu. Încă din vechime, tot prin această regiune centrală a Câmpiei Române, o îngrămădire de populaţie deasă înainta ca o peninsulă, la adăpostul

[1] La recensământul din martie 2002 s-au înregistrat 1.921.751 de locuitori (n. ed.)

pădurilor, până la Dunăre (aflată la circa 60 km către sud). În afara reducerii accentuate a suprafeţei împădurite din nordul Capitalei şi a transformării stepei în grânar, peisajul şi condiţiile naturale au rămas aceleaşi ca în secolele trecute. Populaţia s-a îndesit însă în această arie centrală a câmpiei, ajungând să depăşească 100-200 locuitori/km^2.

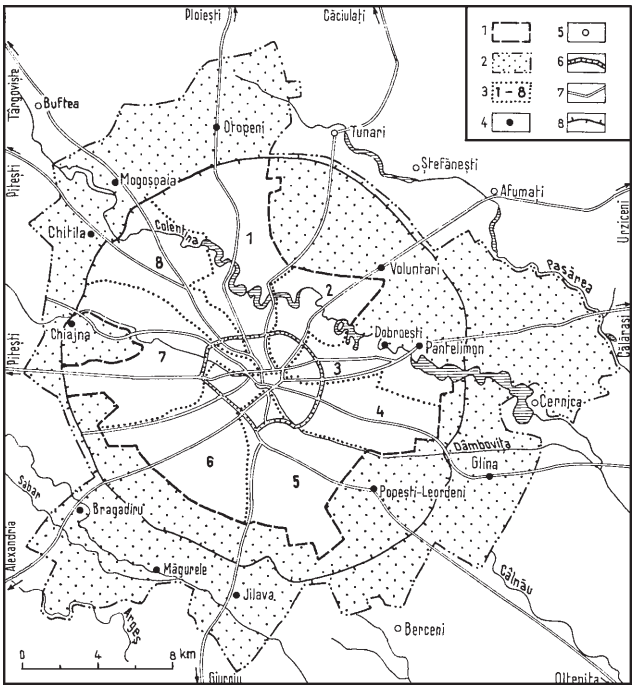
Desigur că mediul geografic în care au apărut şi s-au dezvoltat Bucureştii nu poate fi comparat în privinţa pitorescului şi climei cu ţinuturile deluroase şi muntoase de la nord de oraş. În locul în care este aşezat, dominantă este câmpia cvasimonotonă, iar clima continentală este frecvent excesivă: ierni grele, veri fierbinţi, precipitaţii nu prea abundente, dar de multe ori capricioase.

Nu poate fi negat sau subestimat faptul că ansamblul condiţiilor fizice – de veche şi neîntreruptă populare densă, de circulare nestingherită de relief şi, ca urmare, posibilităţile de extindere fără mari dificultăţi ale unei aşezări importante, în toate direcţiile – au reprezentat şi reprezintă şi azi factori totdeauna prielnici dezvoltării unui mare centru populat (fig. 2).



Este, aşadar, necesar să fie cunoscut mai de aproape şi obiectiv mediul geografic de ansamblu, mediu care interesează atât vatra

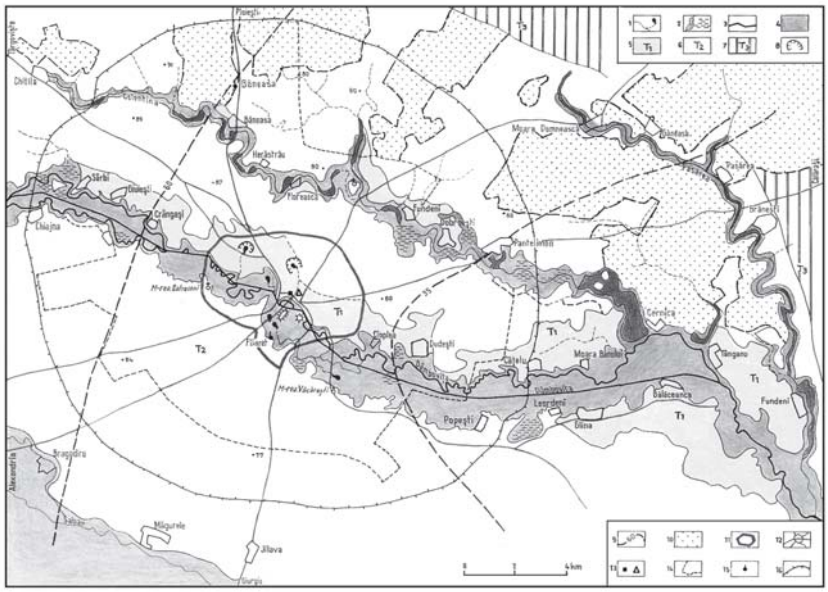
actuală a oraşului, cât şi regiunea de relaţii reciproce dintre oraş şi zona polarizată de el, adică regiunea urbană Bucureşti (fig. 3).



Cadrul geografic

Chiar în Paleolitic – pe când în Carpaţi erau gheţari şi râurile torenţiale răspândeau în timpul revărsărilor lor şi în Câmpia Centrală pietrişuri şi nisipuri pe făgaşul văilor puţin adânci şi mâluri pe câmpuri (interfluvii) –, vânătorii şi pescarii acelor vremuri circulau prin viitorul spaţiu geografic bucureştean şi chiar staţionau. Ei preferau – aşa cum dovedesc descoperirile arheologice – Valea Colentinei, mai ferită de revărsări (ca una ce îşi avea obârşiile în dealuri) decât Valea Dâmboviţei, cu lunca largă, frecvent inundabilă, dar cu câteva grădişti (pe care s-au găsit şi urme de utilizare paleolitică). Dacă însă în Paleoliticul superior se poate spune că procedeele de

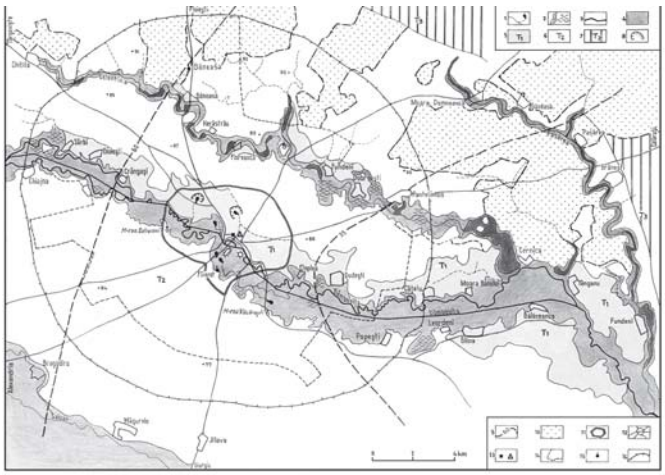
construire şi modelare a sectorului central din Câmpia Română erau încă în curs, din epoca următoare – Neoliticul, mai precis Holocenul – apele cu obârşiile în munţi încep a-şi potoli viiturile şi transportă mult mai puţine aluviuni şi din ce în ce mai fine. Aşa, de atunci, se poate vorbi de o stabilitate mare a reliefului, cel puţin în linii mari. Râurile se adâncesc mai mult pe verticală în această câmpie aluvionară şi eoliană (nisipurile şi pietrişurile de sub loessuri şi depozite loessoide). Sunt sculptate astfel văile mari cu fundul larg (Argeşul, Dâmboviţa, Ialomiţa), care limitează câmpuri relativ înalte, tăiate de văi secundare, strâmte, dar suficient de adânci pentru ca apele lor să nu se mai reverse (Ilfov şi Colentina, Cociovalıştea, Vlăsia, Snagov, Bălteni la nord; Călnăul şi Bercenii la sud, între Sabar şi Dâmboviţa; Pipera, Tânganu, Pasărea, Rasa, Nana şi întreg sistemul Mostiştei la est) (fig. 4).



Pentru tema noastră (*Cadrul geografic al Bucureştilor*), este suficient să ştim că relieful vetrei acestuia şi al regiunii sale înconjurătoare – cu atât mai mult temelia – nu a suferit schimbări prea mari din Neolitic până azi, şi cu atât mai sigur în ultima mie de ani, schimbări care să poată interesa mai de aproape regiunea noastră. Să vedem însă ce ne arată în această privinţă o analiză relativ mai amănunţită a condiţiilor geografice din partea centrală a Câmpiei Române.

Natura terenului

Studiile geologice recente, întemeiate pe numeroase foraje făcute în toată Câmpia Română, au confirmat scufundarea temeliei acesteia (Platforma Moesică epihercinică) în direcţia nord, unde cade spre larga „Depresiune pericarpatică" printr-o flexură, care trece, orientată vest-est, nu departe de vatra oraşului Bucureşti. După depunerile – dominant calcaroase – din Triasic, Jurasic şi Cretacic, a început formarea Depresiunii pericarpatice, adâncă de peste 3000 m, în sudul Ploieştilor. Astfel, umplutura acestei fose tectonice – constituită din nisipuri, pietrişuri, marne, argile şi, la suprafaţă, din loessuri şi depozite loessoide –, acumulată aici din Miocen în Cuaternar, scade în grosime către sud, unde, în apropierea Dunării, nu depăşeşte 80 m (faţă de peste 3000 m în poala Subcarpaţilor) (fig. 4).



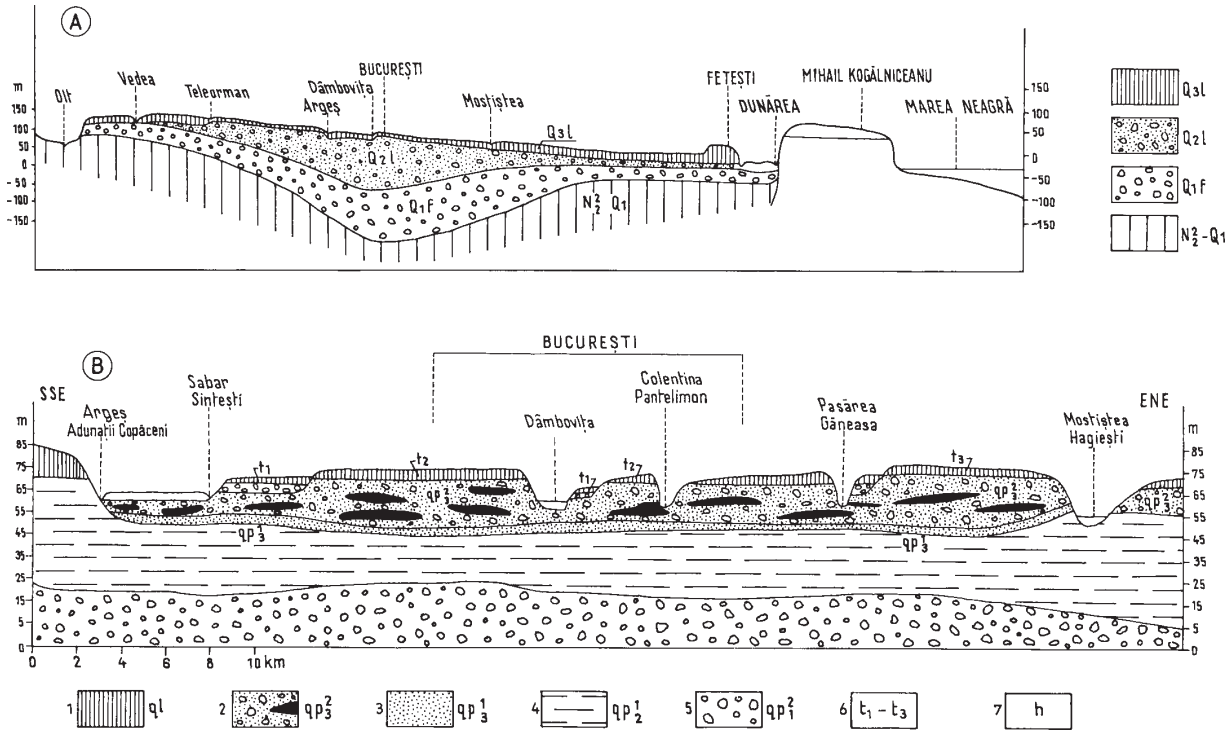
Forma în covată a marii depresiuni tectonice face ca apele subterane, de la diferite adâncimi, să aibă caracter ascensional sau chiar artezian (fapt semnalat de Gh. Munteanu-Murgoci de la începutul secolului al XX-lea).

Natura terenului din cuprinsul şi din regiunea unui mare oraş interesează prin conţinutul de materiale utile (în primul rând, cele folosite în construcţii, dar şi altele, ca petrolul şi gazele, cum există în unele sectoare ale câmpiei), prin stabilitatea lui (porniturі, seisme) şi prin rezistenţa la presiunea edificiilor înalte. Astfel, pentru procurarea materialelor necesare fabricării cărămizilor şi betoanelor, sunt indicate formaţiunile de suprafaţă (de ordinul zecilor sau, în cazuri excepţionale, sutelor de metri).

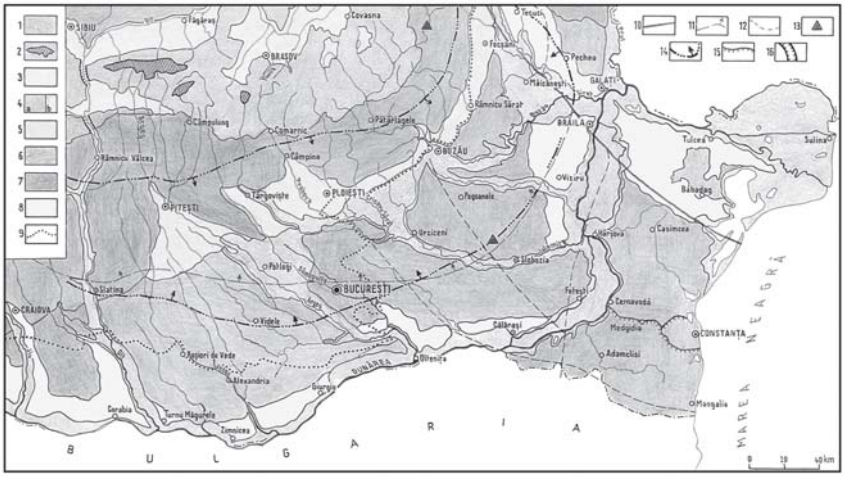
Materialele de construcţie. Între acestea, începând de la suprafaţă, vin loessurile şi depozitele loessoide (mai nisipoase în direcţia dealurilor; mai argiloase – uneori cu procente mari de calcar – către Dunăre). În gropi de câţiva metri între Dâmboviţa şi Colentina, ele pot ajunge la 10-20 m pe dreapta Dâmboviţei. Nisipurile şi pietrişurile (numite „de Colentina") vin imediat sub loess ori depozitele loessoide şi pot depăşi 10 m grosime, fapt extrem de important în epoca betoanelor. Numeroasele gropi de nisip care au existat până spre mijlocul vetrei de azi a oraşului constituie şi ele o dovadă că această materie primă la îndemână a fost folosită, cu secole în urmă, chiar când lemnul pădurii se afla în apropierea imediată.

Pentru construcţiile de altădată – aproape toate numai parter şi multe din paiantă – se punea problema rezistenţei loessului sau depozitelor loessoide la presiune, iar tehnica actuală – fireşte, cu cheltuieli în plus – permite evitarea consecinţelor tasării păturii de suprafaţă, precum şi aşezarea fundaţiilor la adâncimea pânzei freatice, pe nisipuri şi pietrişuri (fig. 5 A, B).

Rămâne tot atât de dificilă ca şi în trecut, dar şi cu efecte incomparabil mai grave, problema cutremurelor de pământ. Flexura platformei epiherciniene către avanfosa pericarpatică am văzut că trece spre nord în apropierea Capitalei, iar întreg spaţiul dintre Dunăre şi Carpaţi, până în Vrancea cu celebrul ei epicentru, este dislocat într-o reţea de fracturi, la adâncimi diferite (*Harta tectonică* 1:1.000.000, Liviu Constantinescu şi colab., 1977). Urmările au fost


A
m
150
100
50
0
- 50
- 100
- 150
Olt
Vedea
Teleorman
Dâmbovița
Argeș
BUCUREȘTI
Mostiștea
FETEȘTI
DUNĂREA
MIHAIL KOGĂLNICEANU
MAREA NEAGRĂ
Q3 l
Q2 l
Q1 f
N2 2 Q1
Q3 l
Q2 l
Q1 f
N2 2 - Q1
B
SSE
Argeș
Adunații Copăceni
Sabar
Sinteștii
BUCUREȘTI
Dâmbovița
Colentina
Panteimon
Pasărea
Găneasa
Mostiștea
Hagieștii
ENE
m
85
75
65
55
45
35
25
15
5
0
0 2 4 6 8 10 km
1 ql
2 qp 2 3
3 qp 1 3
4 qp 1 2
5 qp 2 1
6 t1 - t3
7 h

cutremurele simţite şi în Bucureştii sutelor de ani din urmă, dar mai puternice decât oricând (apreciate astfel, poate, şi din cauza pagubelor mari), cele din 1940 şi mai ales cel din 4 martie 1977: cel puţin 30 blocuri de 8-10 etaje dărâmate, slăbirea sau ruinarea altor sute, peste 1400 de victime. Blocurile nou construite după 1950, când s-a ţinut seamă de eventualitatea unor seisme de peste 7 grade magnitudine pe scara Richter, au rezistat aproape fără excepţie (fig. 6).



Relieful

Spre deosebire de sectorul estic (Bărăganul) şi cel din vest (de peste Argeş), ceea ce numim Câmpia Română Centrală sau Bucureşteană (dintre Argeşul Inferior şi o linie de la vărsarea Dâmboviţei, prin Frunzăneşti şi Urziceni, la ieşirea Buzăului din dealuri) este partea cea mai complexă, prin structură şi fragmentare, din întreaga Câmpie Română. Acest sector începe din poala dealurilor subcarpatice, la o altitudine absolută cuprinsă între 200 şi 500 m, pe un front de peste 120 km lungime, şi se termină sub 50 m în „grui" (interfluviu de confluenţă), la vărsarea Dâmboviţei în Argeş, unde Câmpul Burnasului o domină cu peste 30 m.

Panta generală, cu o înclinare de circa 1,2-1,9 m/km, are în latura vestică o direcţie NV-SE, conformă cu a văilor principale (Argeş, Dâmboviţa, Colentina şi Pasărea). În nord-est suferă însă o deviere bruscă spre răsărit (Prahova şi Ialomiţa, cu afluenţii Bălteni, Snagov, Căldăruşani), dar păstrează aproape aceeaşi înclinare generală (circa 2,1 m/km pe văi şi 1 m/km pe interfluvii). În extremitatea nord-estică, aşa cum arată reţeaua de văi din bazinul Sărăţii, panta îşi schimbă din nou direcţia, înclinând cu circa 2 m/km spre sud. De fapt, întreaga reţea din acest sector al Câmpiei Române Centrale se găseşte sub comanda unei „pieţe" de adunare a apelor, aria locală de lăsare subsidentă din vecinătatea Urzicenilor, unde ajung în Ialomiţa: Prahova, Teleajenul, Cricovul Sărat, Sărata, iar pe stânga, Bălteni, Snagovul, Cociovalişte şi Vlăsia, prin limanul Căldăruşani.

Reţinem din cele de mai sus două fapte care pot interesa direct sau indirect un oraş şi reţeaua de drumuri spre ori dinspre el: 1. *panta moderată a câmpiei*, mai domoală pe interfluvii (popular, „câmpuri"), în jur de 1 m/km, mai accentuată pe văile actuale (în jur de 2 m/km); 2. *orientarea deosebită în vestul faţă de nord-estul regiunii*.

Venind dinspre dealurile subcarpatice şi dinspre munţi, drumurile urmau la început direcţiile indicate de văile şi de câmpurile din sectorul nord-estic al Câmpiei Centrale, spre est în lungul Ialomiţei sau dinspre nord pe Prahova, Teleajen, Cricovul Sărat, Buzău. Toate se îndreptau către Brăila şi gurile Dunării, unde erau prezenţi negustorii genovezi. După instaurarea definitivă – mai exact, de lungă durată – a turcilor în Balcani, ele au deviat însă către sud, urmând o bucată de loc câmpurile cu direcţie sud-est, apoi, tăind văile, pentru a ajunge la Silistra, Olteniţa, Giurgiu, Turnu Măgurele. Tot către aceste vaduri dunărene s-au îndreptat atunci şi drumurile mari dinspre Piteşti, Târgovişte, Valea Prahovei, Buzău, Brăila, tăind câmpurile largi sau urmând firul văilor.

Dar, oricât de importantă ar fi prin orientarea şi înclinarea ei pentru aşezarea reţelei de drumuri, panta nu este totul. Gradul şi modul de fragmentare ale reliefului neted de câmpie intervin şi ele în condiţiile de utilizare a terenului. Desimea fragmentării (3-15 km lăţimea câmpurilor din regiunea ce ne interesează aici) apropie Câmpia Română Centrală de Câmpia Olt-Argeş, dar o distanţează

de Câmpia Estică (Bărăganul, în sensul ei cel mai larg), în care câmpurile au lărgimi maxime de 25-45 km.

Diferenţa este însă şi mai mare dacă nu ne limităm la câmpurile dintre văile principale (Argeş-Dâmboviţa, Dâmboviţa-Ialomiţa, Ialomiţa-Prahova, Prahova-Teleajen etc.), ci împingem analiza până la văile cele mai mici, care dau în acestea. O astfel de analiză ne duce la deosebirea a trei sectoare în Câmpia Centrală.

Primul sector, sub dealuri, este *câmpia subcolinară, cu caracter piemontan*, cu văi principale distanţate şi adânci (cel puţin 10 m) şi cu lunci largi (până la 2-3 km), dar şi relativ cu multe văi secundare, având obârşiile în poala dealurilor, ori departe înăuntrul lor (Ilfovul, Cricovul Dulce cu Proviţa, Cricovul Sărat, Sărata fiind cele mai importante). Clădită dintr-o succesiune de pietrişuri, nisipuri şi intercalări de argile ori depozite loessoide, care stau – în grosime de mai mulţi zeci de metri – peste un pat de marne, câmpia subcolinară a suferit între Dâmboviţa şi Buzău o scufundare lentă (de subsidenţă). De aceea ea se pierde aici în al doilea sector al Câmpiei Centrale, Câmpia de subsidenţă, pe care G. Vâlsan o numea de divagare.

Al doilea sector este *câmpia de subsidenţă* este un şes jos, tăiat de văi puţin adâncite în el, în care apele se scurg şerpuind, părăsindu-şi uneori cursul (cum s-a întâmplat, de exemplu, cu Ialomiţa la Bilciureşti, în 1912). De aceea, în cuprinsul lui se văd frecvent făgaşe de văi părăsite. Ca urmare, nu numai fundul văilor, ci şi câmpurile dintre ele sunt constituite din aluviuni recente (nisipuri, mâluri, pietrişuri fine), acoperite – nu pretutindeni însă – de un sol subţire. Întreagă această câmpie este de fapt o luncă pe care s-au dezvoltat cernoziomuri, în diferite grade levigate şi, nu numai în câteva locuri, soluri de pădure. Pânza de apă freatică se găseşte foarte aproape de suprafaţă, ceea ce a înlesnit o populare timpurie relativ deasă, sub forma unor sate nu prea împrăştiate pretutindeni, de preferinţă, însă, pe câmpuri (*Harta etnică a României*, scara 1:200.000, după recensământul din 1930, *foile Târgovişte şi Ploieşti*, de Vintilă Mihăilescu). În 1956 se înregistrează aici densităţi de 200-250 locuitori/km^2 (Victor Tufescu şi colab., 1958).

Al treilea sector al Câmpiei Române centrale, cunoscut sub denumirea de *Câmpia Vlăsiei*, este o câmpie acoperită în partea ei

estică de loessuri şi depozite loessoide, aşternute peste nisipuri şi pietrişuri, şi tăiată de văi relativ adânci (10-30 m), lunci largi (1-3 km) şi cu terase avale (Argeşul, Dâmboviţa). În rest este acoperită mai mult de nisipuri. Pânza de apă freatică coboară, pe direcţia NV-SE, de la circa 10 m în nord-vest Vlăsiei, unde şi văile sunt mai dese (Argeş, Sabar, Ciorogârla, Ilfov, Colentina), până la 20-30 m în câmpul mai larg al Câlnăului şi în cel din Mostiştea vestică. Printre lentilele de argilă, pe care se sprijină depozitele de nisipuri şi pietrişuri, pot fi atinse însă în foraje, apele abundente de adânc, din pietrişurile de Frăteşti (începutul Cuaternarului), adevărat curent subteran, care curge aproximativ în aceeaşi direcţie ca şi râurile actuale de la suprafaţă, arcuindu-se către est, treptat, în Mostiştea şi Bărăgan (*Harta hidrogeologică a Institutului Geologic*, scara 1:2.000.000). Rezervele de apă din pietrişurile noi şi din cele vechi – de adâncime – au fost destul de abundente ca să contribuie la necesarul de apă al unei aglomerări urbane de câteva sute de mii de locuitori, cât aveau Bucureştii înaintea primului război mondial. Şi astăzi încă forajele de la Bragadiru procură o bună parte din acest necesar, iar când cererile au crescut – după 1950 –, tot din apropiere, din adânc, dar mai ales de la suprafaţă (din Argeş şi din Ialomiţa) s-a făcut şi se va putea face faţă consumului în continuă creştere.

Partea nord-estică a Vlăsiei, numită *Câmpia Snagovului*, este mai strâns fragmentată decât partea ei vestică. În ea, câmpurile dintre văi – care pot atinge 10 m adâncime avale, dar se pierd estompat spre obârşiile lor aflate în câmpie – au lărgimi variate (între 2 şi 12 km) şi coboară domol către limanurile care acoperă sectorul inferior al văilor respective (Bălteni, Snagov, Căldăruşani). Şi pânza freatică este la adâncimi mai mici pe interfluvii (de la peste 10 m la circa 3 m în direcţia nord-est). Totuşi, populaţia a preferat să îşi înşire aşezările în lungul văilor, pe linii de izvoare, tăind în jurul ei „codrii Vlăsiei" pentru culturi şi păşuni restrânse. Astfel, fără să ajungă la densităţile din Câmpia de subsidenţă, pădurea cea înaltă şi bine închegată a fost, încă din secolele trecute, relativ bine populată.

Singurul sector din Câmpia Vlăsiei care se depărtează oarecum de restul ei este *Câmpul Câlnăului*, dintre Sabar şi cursul inferior al Dâmboviţei. El este tăiat prin mijloc de o singură vale mai importantă,

Câlnăul, cu iazuri pe fund. Are o lăţime maximă care depăşeşte 16 km şi este acoperit de loessuri în strat gros, aşternut peste nisipuri şi pietrişuri de Colentina (pe câmp, puţurile americane coboară până spre 20 m). Solurile sunt mai mult cernoziomuri puternic levigate, iar vegetaţia spontană – în trecut – mai mult tufişuri, dovedind o trecere de la pădurea închegată de stejari la silvostepa şi stepa din Mostiştea vecină către est. Ca şi în Câmpia Snagovului, aşezările se înşiră pe văile din margine (Sabarul, Dâmboviţa) şi pe cele dinăuntru (în afara Câlnăului, o vale mai scurtă – a Bercenilor – care dă din Sabar). Şi densitatea populaţiei este neaşteptat de mare (circa 100 loc./km^2). Faptul se explică prin vechimea utilizării agricole a regiunii respective (harta topografică de la jumătatea secolului al XIX-lea arată întreg Câmpul Câlnăului acoperit de ogoare).

Din întreaga Câmpie Română Centrală, atât în trecut, cât şi în prezent, câmpia subcolinară şi cea de subsidenţă gravitează evident mai mult către oraşele de sub dealuri (Târgovişte, Ploieşti, Mizil, Buzău), pe când Vlăsia, către Bucureşti (Mihăilescu, 1925). Ceea ce nu înseamnă însă că primele două sectoare de câmpie nu au contribuit şi nu contribuie la întreţinerea şi normala funcţionare a centrului urban Bucureşti.

„Câmpia centrală" nu este însă singura care interesează Bucureştii. O bună parte din Câmpia Olt-Argeş (cel puţin Câmpia Vlaşcăi şi Burnasul vestic), Balta Dunării dintre Giurgiu şi Iezerul Mostiştei, întreg bazinul Mostiştei şi-au avut şi îşi au încă partea lor de contribuţie în apariţia şi dezvoltarea capitalei Ţării Româneşti de altădată şi a României actuale. Ele intră în cadrul geografic apropiat sau relativ apropiat ale acesteia.

Câmpia Vlaşcăi face parte din regiunea de câmpie dintre Olt, Argeş şi Câlniştea, numită de G. Vâlsan „Câmpiile Găvanu-Burdea". Acestea au ca trăsătură particulară fragmentarea lor divergentă, la distanţe de 2-12 km, prin văi care încep abia schiţate sub dealuri, se adâncesc treptat către sud, unde pot depăşi 20-30 m, au luncile largi (frecvent de peste 1 km) şi sunt însoţite de terase în apropierea depresiunii longitudinale a Câlniştei. Au atras şi atrag aşezările, dar au reprezentat în trecut dificultăţi în circularea pe drumurile mari, nu atât pentru că impuneau construirea de poduri numeroase, cât

mai ales pentru că fundul lor este inundabil şi, în multe locuri, chiar mlăştinos. De aceea, şoselele şi chiar căile ferate – în vremea unor tehnici mai costisitoare – au preferat să facă mari ocoluri (de pildă, calea ferată Craiova-Slatina-Piteşti-Bucureşti). Clădite din nisipuri şi pietrişuri cristaline vechi – în depozit gros, care se subţiază însă de la peste 50 m, sub dealuri, la sub 20 m în apropierea Câlniştei –, şi acoperite de formaţiuni argilo-nisipoase (loessuri şi depozite loessoide), câmpiile Găvanu-Burdea (deci şi Câmpia Vlaşcăi) dispun de mari rezerve de apă subterană, care iese la suprafaţă în văi, sub forma unor izvoare abundente, ori este scoasă din puţuri adânci şi largi, alimentând uneori unul singur mai multe sate.

Pădurea înaltă – în mare parte, tăiată sub dealuri – fusese păstrată în secolele trecute, masivă, ca un brâu ocrotitor, din Olt în Argeş, unde se vede şi astăzi întinsa pădure de la Căscioarele. Încă de acum peste 150 de ani, se ţineau însă lanţ, pe văi, satele, rărindu-se dar şi crescând ca dimensiuni către Câlniştea-Argeşul Inferior. Astfel, şi acest sector al Câmpiei Române, ajuns la un echilibru de locuire înaintea Bărăganului, a reprezentat şi el un important prisos de populaţie când s-a pus – cu peste un secol în urmă – problema „colonizării" Bărăganului, Burnasului, Culoarului Dunărean din josul Giurgiului şi când Bucureştii începuseră să atragă – în număr din ce în ce mai mare – forţe de muncă în servicii, comerţ, industrie (cf. Mihăilescu, 1925, hărţile I şi II). Dar nu numai forţe de muncă veneau – şi vin încă – de peste Argeş, ci şi produse agricole, cereale la morile Capitalei, legume şi zarzavaturi, produse lactate, păsări, lemn.

Burnasul reprezintă un câmp mai înalt, cu pantă inversă de la sud la nord. În sudul depresiunii de direcţie anormală, vest-est, pe care o urmează în meandre adâncite, foarte strânse, Câlniştea şi chiar un râu viguros, cum este Argeşul de jos, se vede înălţându-se brusc un câmp înalt. Foarte neted şi tăiat doar de câteva văi adânci – mai lungi şi mai ramificate către Câlniştea –, el este acoperit de depozite de loess în grosime de mai multe zeci de metri, aşternute peste argile şi marne (care provoacă alunecări masive în periferia regiunii) sau peste pietrişuri cu elemente balcanice. Dunărea, a cărei Baltă este dominată de Burnas cu aproape 80 m, şi Câlniştea, adâncită până în substratul de pietrişuri şi argilă, au deschis pânzele freatice

şi cele de adânc, încadrând astfel poala câmpului înalt într-o linie de izvoare care nu seacă nici în verile secetoase şi au atras la acest contact sate mari. În schimb, adâncimea apreciabilă la care se găseşte pânza freatică a lipsit „podul Burnasului" de vegetaţie lemnoasă (cu excepţia vestului) şi de aşezări vechi. Astfel, numai latura nordică a Burnasului, cu populaţie deasă, a contribuit şi contribuie cu mână de lucru şi produse agricole (acestea însă de pe câmpul înalt) la întreţinerea Bucureştilor. De asemenea, lărgimea redusă a Burnasului vestic (sub 10 km) nu a reprezentat o piedică pentru legăturile Bucureştilor cu faţada sudică – însorită – a acestei regiuni. Aici domnitorii, boierii, mănăstirile îşi aveau conacuri şi podgorii în vecinătatea bălţilor dunărene, bogate în peşte şi vânat (la Greaca, de pildă). Burnasul – cel puţin sectorul său vestic, peste care trece şi drumul spre Giurgiu – trebuie inclus în cadrul geografic al oraşului Bucureşti.

Culoarul dunărean interesează şi a interesat şi în trecut Capitala, mai ales prin sectorul lui dintre Giurgiu şi Iezerul Mostiştei. El începe printr-o serie de terase: înalte, dar în cea mai mare parte distruse, între Giurgiu şi vărsarea Argeşului; mai joase, însă mai largi, între Argeş şi Mostiştea. Partea lui principală – cea mai întinsă şi cu caractere specifice – este însă Balta (termen care trebuie folosit şi astăzi, după îndiguirea marelui fluviu). Largă de peste 10 km aproape pretutindeni în tot sectorul, ea a fost – de milenii şi până de curând – un păienjeniş de gârle, lacuri, sălceturi, stuhării, loc de vânat şi păşune de iarnă pentru turmele în transhumanţă. Ea reprezintă un domeniu de condiţii şi resurse deosebit de cel al podurilor de terase şi mai ales al stepei vecine dinspre nord. Este uşor de înţeles ce însemna pentru bucureşteni, în vremea căilor şi mijloacelor de circulaţie reduse, această regiune piscicolă şi cinegetică nu prea depărtată. Fireşte, astăzi, problema se pune altfel. Cadrul geografic apropiat al Bucureştilor trebuie însă completat şi prin acest culoar dunărean dintre Giurgiu şi Limanul Mostiştea.

Mostiştea – considerată de Gh. Munteanu-Murgoci, Emm. de Martonne, G. Vâlsan ca regiune de tranziţie între pădurea Vlăsiei şi stepa Bărăganului – este o câmpie tabulară tăiată prin mijloc de valea relativ adâncă (20-30 m), cu iazuri în lungul ei şi sate pe ambele

maluri. Existenţa acestor sate vechi şi mari l-a determinat pe Emm. de Martonne, la începutul secolului al XX-lea, să o compare cu o „oază“ a stepei, lipsită în rest, sus pe câmpuri, aproape total de aşezări permanente.

Câmpul vecin, până la Valea Dâmboviţei (Mostiştea Vestică), este fragmentat de văi relativ scurte spre cele două văi mai importante care îl încadrează, este de o netezime perfectă – de adevărat bărăgan, însă „ciupit“ de „crovuri“ atât de numeroase, încât, cu câţiva ani mai în urmă, când se pusese problema irigării acestui întins domeniu agricol, a provocat mare îngrijorare specialiştilor. Acoperit de loess în strat gros, aşternut peste nisipurile de Mostiştea şi având în adâncimi straturi de Frăteşti, acest câmp are pânza freatică la 20-30 m adâncime. În văi aceasta este mai la suprafaţă, dar apa este foarte sălcie. Adâncimea la care se află apa bună explică în bună parte slaba populare a câmpului înalt. Ceea ce nu a împiedicat totuşi întinderea timpurie a arăturilor pe toată întinderea regiunii respective şi nici străbaterea ei de drumuri mari, care – presărate cu hanuri – duceau, încă de acum peste 100 de ani, la marele lac de la Obileşti sau la iezerul de la gura Mostiştei, unde domnitorul, mănăstirile şi boierii îşi aveau moşiile şi suhaturile de vite mari. Mostiştea, tocmai pentru că nu avea păduri înalte şi întinse, ci era teren deschis, cu soluri fertile (cernoziomuri), oferea Bucureştilor resurse complementare şi-i confereau caracterul de oraş la contactul dintre pădurea înaltă şi stepă, cu avantajele şi dezavantajele acestei poziţii geografice.

Cadrul geografic depărtat

În nordul Câmpiei subcolinare – care înaintează ca un golf în susul Văii Prahovei şi al Văii Teleajenului – se ridică, dominând-o cu câteva sute de metri, dealurile subcarpatice dintre Dâmboviţa şi Buzău. Acestea reprezintă pentru Capitală primul sector al zonei de relaţii reciproce relativ depărtat (minimum 60-100 km). Înalte – excepţional, până la 700-800 m – bine şi de multă vreme populate (cu peste 100 de ani în urmă erau mult mai dens locuite decât câmpia), acoperite – pe alocuri şi azi – de păduri (stejari şi fagi), poieniţe, bogate în sare, cărbuni şi petrol, domeniu de economie mixtă

(cereale – mai ales porumb –, livezi – în primul rând de pruni – şi podgorii, în special pe marginile expuse către sud), dealurile subcarpatice înseamnă o regiune de economie complementară faţă de câmpie şi, ca urmare, unul dintre cele mai importante spaţii geografice de aprovizionare a Bucureştilor cu forţă de muncă, produse agricole sau semiindustriale (fructe, vin, ţuică), dar mai ales combustibil (petrol, benzină, gaze naturale, cărbuni). Până nu de multă vreme contribuiau şi prin lemnul pădurilor la încălzirea locuinţelor bucureştenilor. Pe măsura despăduririlor extensive din câmpie şi dealuri, a venit rândul munţilor relativ apropiaţi, dintre Dâmboviţa şi Buzău, să răspundă cererii crescute de lemne pentru foc, construcţii, industrie. Exploatarea pădurilor s-a întins repede şi necruţătoare pe văile Dâmboviţei, Ialomiţei, Prahovei cu afluenţii acesteia (Teleajen, Doftana) şi întreg bazinul Buzăului. O parte din produsul acestora alimentează depozitele de lemne de foc şi de cherestea din periferia Capitalei.

Abia în secolul nostru s-au adăugat, la această contribuţie tradiţională a spaţiului muntos, resurse puţin folosite altădată. În plus, frumuseţile naturii (de pildă, abruptul Bucegilor şi formele glaciare relicte de pe „podul" acestuia), climatul sănătos, produsele industriilor instalate pe văile de munte, au făcut ca, în special, Valea Prahovei şi Bucegii să ajungă un adevărat complement turistic, de alpinism, sporturi de iarnă şi recreere al oraşului Bucureşti.

Cadrul geografic depărtat (mai exact, faţă de mijloacele actuale de transport, *cadrul geografic relativ depărtat*) nu s-a oprit şi nu se opreşte – cu atât mai mult astăzi – la crestele şi la pasurile munţilor dintre culoarul Branului şi Valea Buzăului, ci, peste pasurile de înălţime de aici (în special Giuvala-Bran, Predeal, Buzău), trece în Depresiunea netedă a Braşovului, care, prin vechea ei cetate de negustori şi meseriaşi, a intrat şi intră în aria de relaţii multiple şi complexe relativ depărtate, dar totdeauna intense, ale Bucureştilor. Desigur, natura şi intensitatea acestor relaţii au diferit mult în decursul veacurilor, dar, aici neinteresându-ne decât individualizarea zonei de relaţii relativ depărtate a oraşului Bucureşti, este suficient să amintim că, din Evul Mediu, cel puţin, au existat practic fără întrerupere raporturi strânse între Bucureşti şi Braşov, aşa cum

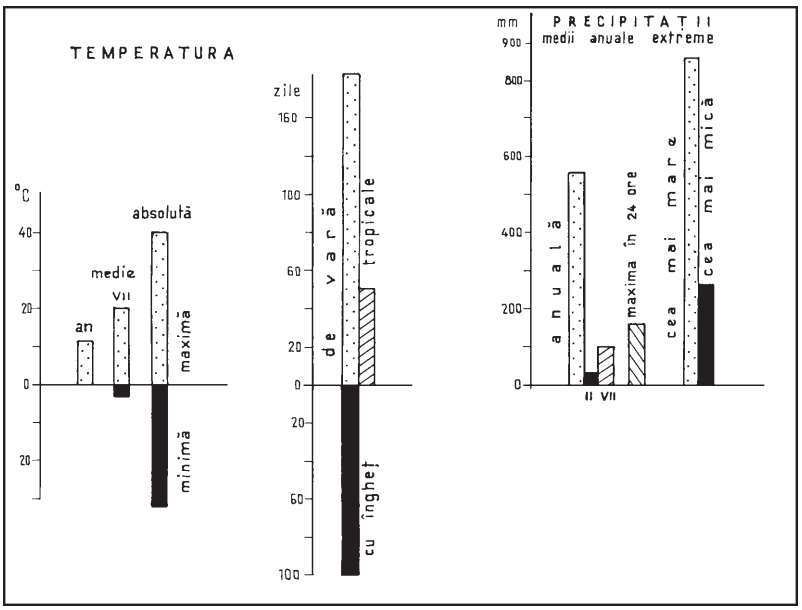
de altfel se constată – deşi mai reduse – legături multilaterale cu Sibiul prin Turnu Roşu, Loviştea, Curtea de Argeş, Piteşti. Fenomenul urban Bucureşti nu poate fi înţeles fără a-l integra în acest spaţiu geografic de relaţii depărtate sau relativ depărtate. Din acelaşi motiv trebuie extins cadrul geografic depărtat sau relativ depărtat peste întreaga Câmpie Română până la Călăraşi şi Brăila, iar cel vestic, până la Craiova, cel puţin. Astăzi aria aceasta este şi mai întinsă, ea atingând litoralul, cu portul Constanţa şi staţiunile lui balneo-climatice.

Clima

Adâncind cele numai schiţate în paginile precedente, vom completa informaţiile asupra cadrului geografic al Bucureştilor prin caracterizarea puţin mai amănunţită a climei, precum şi a reţelei şi regimului apelor de suprafaţă şi subterane.

Partea centrală a Câmpiei Române aparţine climei temperate continentale, atenuată – intermitent – de influenţe central şi sud-europene. Influenţa vestului se traduce în precipitaţiile anuale medii care depăşesc 500 mm anual, favorabile creşterii pădurii de stejar cu arbori din ce în ce mai deşi şi mai înalţi către nord-vest şi vest, direcţie în care sporesc precipitaţiile. Apropierea sudului aduce relativ frecvent ierni mai potolite şi desprimăvărări timpurii. Cum însă nici o piedică nu stă în calea vântului din est şi nord-est, invazia aerului rece continental (anticiclonul siberian) sau a celui boreal (anticiclonul scandinav) este şi ea nestingherită. Nu acelaşi lucru se poate spune însă despre curenţii aerieni din direcţia Oceanului Atlantic şi a Mării Mediterane, în calea acestora interpunându-se Alpii Dinarici, Carpaţii şi Stara Planina. De aici, frecvenţa mare în Câmpia Română Centrală a iernilor aspre, cu coborârea temperaturii medii din unele zile ale lunii ianuarie sub –15°C şi a valorilor absolute cele mai scăzute între –30°C (Filaret), –32°C (Comana), –32.2°C (Băneasa) şi –35°C (Snagov). Şi tot astfel se constată supraîncălzirea curentă din timpul verii, cu temperaturi medii în luna iulie între 21,4 şi 22,7° la Bucureşti şi în apropierea lui şi cu un număr mare (105-121) al zilelor de vară (temperatura în jurul a 25°C) şi al celor tropicale

(41-54 de zile cu temperaturi peste 30°, maximul absolut fiind peste 40°) (fig. 7). Amplitudinea medie anuală este de peste 26°.



Continentalismul climei se vede clar şi din alţi parametri: contrastele termice dintre primăvară şi vară, toamnă şi iarnă (decalaj de peste 6° între martie-aprilie şi octombrie-noiembrie); mari amplitudini diurne (17° în iulie, faţă de 5-6° în ianuarie); mare frecvenţă a vânturilor din est-nord-est sau est, care pot anula într-o zi efectele vântului cald din sud sau sud-vest; precipitaţii în jur de 500 mm anual, dar putând sau coborî sub această valoare (în 20 din 90 de ani de observaţii), cu un minim de 277,2 mm în 1945, sau ridica până la peste 600 mm (în 40 din 90 ani), cu un maxim de 860,5 mm în 1897 şi 804 în 1915. De aici frecventul caracter torenţial al precipitaţiilor, contrastând cu media de 582,6 mm din perioada 18956-1955.

Situaţia topografică (fundul depresiunii dintre Carpaţi şi Stara Planina) face însă ca, independent de circulaţia atmosferică generală,

regiunea centrală a Câmpiei Române să fie în mijlociu mai rece decât părţile ei dinspre Dunăre (ianuarie, de la –3 până la –3,8° între Snagov-Videle-Budeşti, faţă de –2°, sau aproape de această valoare, sub dealuri şi la Dunăre).

Bucureştii se află însă pe hotarul dintre climatul cu cele mai mari contraste termice (anuale, lunare, zilnice) şi mai secetos, din sudul Vlăsiei şi Mostiştei, şi cel din Vlăsia nordică şi din Vlaşca, unde se simt relativ mai evident influenţele depărtate ale Oceanului şi ale Mării Adriatice. O linie dusă prin Dărăşti (pe Argeş), Bucureşti, Fierbinţi Târg (pe Ialomiţa) ar reprezenta – fireşte, aproximativ – limita dintre *clima de stepă* (către sud-est) şi *cea de pădure* (către nord-vest) din Câmpia Română Centrală.

Tipurile de timp. Mediile permit generalizări şi comparaţii, dar numai tipurile de timp răsfrâng mai fidel realitatea climatică a unei regiuni. Acestea presupun însă observaţii multianuale sau – fără aceeaşi precizie – o experienţă personală îndelungată. Astfel, bucureştenii care au depăşit 60 sau 70 de ani îşi pot aminti de ierni „polare", cu geruri uscate de –15° până la –20° mai multe zile în şir, de obicei în ianuarie, dar uneori şi în decembrie sau februarie, vânt tăios din vest (austrul) sau viscolit din est sau nord-est (crivăţul); sau de ierni umede, cu zăpezi acumulate în câteva zile până la peste 2 m grosime, când orice vehicul înceta să mai circule, iar pietonii umblau nevăzuţi, chiar cei mai înalţi, prin şanţuri săpate în zăpadă. Astfel a fost, de pildă, în iarna 1926-1927 sau în februarie 1954. Dar aceiaşi bucureşteni îşi amintesc şi de ierni blânde sau foarte blânde, când, spre sfârşitul lui ianuarie, umblau pe stradă în haină. Puteau avea însă şi surpriza unei întoarceri a iernii (cum s-a întâmplat în primăvara anului 1973, când circulaţia vehiculelor fusese aproape complet oprită câteva zile din cauza nămeţilor de zăpadă din luna martie). Nestabilitatea şi capriciile climei continentale excesive sunt bine cunoscute bucureştenilor, care însă pot fi tot atât de încercaţi şi de zilele tropicale de vară, când asfaltul se topeşte şi nici către ziuă arşiţa nu se potoleşte.

Pentru Bucureşti şi împrejurimi dispunem de observaţii îndelungate (cel puţin 70 de ani), iar pentru Bucureşti-Filaret, de peste

100 de ani fără întrerupere. Putem deci aprecia mersul timpului pe baza datelor oficiale existente. După aceste date, staţia Filaret arată aproape 20 de ani cu temperatura medie a lunii ianuarie peste 0°C; mai bine de 50% cu media lunii ianuarie deasupra mediei plurianuale de –3°; peste 21 de ani secetoşi (precipitaţii anuale sub 500 mm), dar şi ani ploioşi (41% cu precipitaţii deasupra mediei de 582,6 mm).

Reţinem din cele de mai sus datele climatice esenţiale cărora bucureştenii au fost siliţi să le facă faţă mai ales în ultima sută de ani, de când „satul cel mare, cu multe grădini şi vii întinse", s-a transformat pe încetul – şi mai repede după 1920 – în vatra compact clădită de astăzi:

– temperatura medie anuală: 10,9°C Filaret, 10,0° Snagov, 10,3° Băneasa, 11,1° Herăşti, în sudul judeţului Ilfov;

– mari contraste termice între anotimpuri (martie-aprilie, octombrie-noiembrie) şi între zi şi noapte (în lunile de vară);

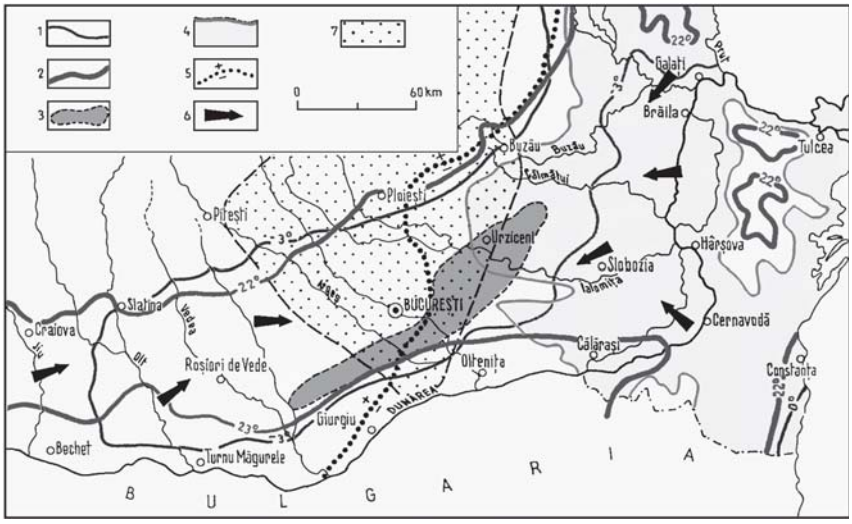
– predominarea vânturilor din sectorul vestic, dar şi marea frecvenţă – cu efecte mai accentuat simţite – a celor din sectorul estic al Câmpiei;

– viscole iarna, din est, dar şi precipitaţii abundente posibile când aerul tropical umed din sud coincide cu invazia celui rece din nord-est (cum a fost la începutul lui februarie 1954); predominarea în ultima sută de ani a iernilor blânde; ierni grele (polare), însă, numai în proporţie de 20%;

– zile calde de vară, 105-121; tropicale, 34-54;

– precipitaţii medii 582,6 mm, cu frecvente depăşiri (până la peste 600 sau chiar 800 mm în oraş şi în nord-vestul Vlăsiei), dar şi scăderi – este drept, mult mai rare – sub 500 mm, chiar sub 400 (excepţional, la Bucureşti, sub 300 mm).

În special abundenţa zăpezilor în unii ani şi relativ numeroasele zile tropicale sunt cele două mari neajunsuri ale situării Bucureştilor la limita dintre climatul extrem continental şi cel moderat, central european (fig. 8).



Condiţiile hidrogeografice

Câmpia Română Centrală, Câmpia Vlaşcăi, în mai mică măsură chiar Burnasul pe marginea lui sudică şi nordică şi Mostiştea, sunt regiuni „privilegiate" în privinţa apei de suprafaţă şi subterană.

La suprafaţă, regiunea care interesează mai mult oraşul este străbătută de cea mai deasă şi cu debit mai abundent reţea de râuri din întreaga Câmpie Română. Cele două fascicule principale (bazinul din câmpie al Argeşului şi cel al Ialomiţei) duc o cantitate de apă al cărei debit mijlociu (după date din 1950-1967) variază între 49,7 m^3/s (Argeşul la Budeşti), 38,5 m^3/s (Dâmboviţa la nord-vestul oraşului), 36,1 m^3/s (Ialomiţa la Coşereni, în marginea Bărăganului) şi 23,8 m^3/s (Prahova la Adâncata) (Ujvári, 1972, p. 453). Ca la toate apele din câmpie – şi în mod mai accentuat în apropierea Bărăganului –, scurgerea atinge maximul în lunile cu cele mai mari precipitaţii (mai, iunie) şi minimul la sfârşitul verii, toamna şi iarna. Astfel, Argeşul este în luna mai o apă largă, de mai multe zeci de metri care poate fi trecută numai cu barca, iar în august, la Malu Spart (unde am văzut că debitul mediu este totuşi destul de ridicat), poate fi trecut cu piciorul.

În aceste condiţii, perioada debitelor mari fiind scurtă, asigurarea alimentării cu apă a unei mari aglomerări de populaţie şi apărarea contra inundaţiilor ridică probleme dificile. Vom vedea cum le-au făcut faţă edilii oraşului nostru. Faptul principal de semnalat este deocamdată că în apropierea acestui centru urban existau rezerve de apă de suprafaţă apreciabile (de pildă, la începutul secolului al XX-lea puteau fi procuraţi din bazinele de la Arcuda – în nord-vestul oraşului – până la 20.000 m^3) (Fr. Damé, 1907, p. 237). Cât priveşte inundaţiile, înaintea adâncirii şi rectificării albiei Dâmboviţei, revărsările din lunca râului în mahalalele Izvor, Sf. Elefterie, Grozăveşti, Broşteni erau obişnuite, iar uneori catastrofale. Au rămas în amintirea bucureştenilor inundaţiile din 1771, 1851, 1861, 1865, 1873 (după Damé, *op. cit*., p. 220, nota). Poate fi adăugată inundaţia din 1972, când, rupându-se stăvilarul de la Ciurel, apele Dâmboviţei s-au revărsat peste maluri, intrând în pivniţele şi la parterul clădirilor din lunca râului.

Într-adevăr, înainte de canalizare, Dâmboviţa – cu toate că o parte din apele ei fuseseră abătute spre Ciorogârla – curgea printr-o luncă largă de 0,4-2 km, local mlăştinoasă şi cu bălţi sub malurile înalte pe care localnicii le numesc şi acum dealuri (Dealul Cotrocenilor, Dealul Filaretului, Dealul Tăcăliei, Dealul Spirii, Dealul Şerban Vodă, Dealul Piscului, Dealul Văcăreştilor) Râul – cu apă relativ limpede pe vremea aceea – şerpuia, umbrit de sălcii şi plopi, între maluri joase, pe care le depăşea uşor în timpul creşterilor din primăvară, iar uneori şi din toamnă. Locuitorii apreciau apa Dâmboviţei, care le mişca morile şi pe care o beau obişnuit, în afara celei din puţurile destul de numeroase. „Dâmboviţă, apă dulce, cin'te bea nu se mai duce" – se spunea în bătrâni. Pentru că însă vehicula şi microbii tifosului şi ai dizenteriei şi pentru că, o dată cu creşterea populaţiei, după Unirea Principatelor, impurităţile din ea sporiseră, doctorul Iacob Felix – a cărui amintire se păstrează în numele unei străzi din Bucureşti, din apropierea Pieţii Buzeşti – începuse o campanie furioasă împotriva consumării apei din acest râu infectat.

Dar apa şi lunca Dâmboviţei, cu zăvoaiele, lacurile, gârlele şi izvoarele ei, mai îndeplineau şi alte funcţiuni: scăldatul în apele ei – fără amenajări sau costume speciale –era lucru obişnuit; grădinile

de vară sau alte locuri de petrecere din luncă erau numeroase. De pildă, marele meandru de la Sf. Elefterie, cu bisericuţa modestă, păduricea şi lacul din mijlocul ei, era socotit ca unul dintre cele mai pitoreşti locuri ale oraşului. „Unionul" lui Caragiale, Luzana, Leul şi Cârnatul au rămas foarte căutate până nu de multă vreme.

Slaba populaţie a luncii inundabile, cu casele ei aproape exclusiv de ţară, păşunile întinse pentru vitele lăptarilor din satele apropiate, grădinile de zarzavat care foloseau apa râului, dar şi pe cea din pânza freatică abundentă, aflată la mică adâncime, roţile „sârbeşti" utilizate la irigare, morile de apă desfiinţate abia după 1865, podurile de lemn arcuite, toate acestea creşteau pitorescul peisajului, mai mult rural şi ca aspect, şi ca funcţiuni.

Iată de pildă cum – după Fr. Damé, 1907 – caracterizau Dâmboviţa călătorii străini de la jumătatea secolului al XIX-lea:

„Toţi cei care au văzut cursul Dâmboviţei, străbătând sinuos oraşul între malurile joase, străjuite de sălcii, plopi, frasini şi carpeni, nu-l pot considera ca pe un râu care străbate o capitală, ci ca un râuşor care udă o câmpie înverzită."

Desigur, călătorii respectivi se refereau la râul din timpul verii, căci la revărsări „râuşorul" punea probleme grele pentru tehnica şi veniturile unei ţări mici (ne aflăm înaintea Unirii Principatelor), probleme pe care nu le ridicau câmpurile înalte de la stânga, până în Colentina sau de pe dreapta Dâmboviţei.

Colentina – cu obârşiile în câmpie – fusese transformată din vremuri imemoriale într-o salbă de lacuri, unele dintre ele, mai mult mlaştini. Scurgerea apelor de ploaie urma panta domoală a câmpurilor, ajungând în văile periferice, ori adunându-se în câteva lacuri (formate în padine sau crovuri, ori în foste gropi de nisip care atinseseră nivelul freatic). Din aceste lacuri, alimentate şi de izvoare, ieşeau pâraie care îşi săpaseră vâlcele. Una dintre acestea era vâlceaua Bucureştioarei, care îşi avea obârşia în lacul Icoanei, lac atât de adânc încât în el – după cum aminteşte C.C. Giurescu (1966) – putea să se înece un călăreţ cu cal cu tot. Astfel de lacuri mai erau, între Dâmboviţa şi Colentina, la „Capul Podului" (Piaţa Victoriei) – azi bazin cimentat; în Str. Polizu, aproape de Piaţa Buzeşti; lângă Biserica Pantelimon, în estul oraşului (Vâlsan, 1911).

Lunca Dâmboviţei era străbătută şi ea de câteva gârle, alimentate din izvoare de coastă: Gârliţa şi Dâmbovicioara, cu obârşiile sub Dealul Spirii; Gârliţa Lânăriei, emisar al bălţii de sub Dealul Şerban Vodă (reînviată astăzi în lacul din Parcul Tineretului). Se aflau în luncă şi destul de numeroase bălţi sau lacuri: Lacul lui Dura Negustorul – azi numit Cişmigiu – în tiparul unui meandru vechi al Dâmboviţei; lacul de la Malmaison; cel din Grădina Botanică; Lacul Adânc din mahalaua Izvor; Balta din Antim; Balta din Ţigănie, în apropierea „Dealului Mitropoliei"; Eleşteul lui Şerban Vodă de la Filaret; lacul din ostrovul de la Sf. Elefterie; cel din Câmpul Procopoaiei, de la „Podul de Pământ" (azi Calea Plevnei); Eleşteul lui Târcă, din Vitan; lacul din Dudeşti etc. Toate aceste gârle şi lacuri sunt – în afara Cişmigiului şi a „Cociocului" reapărut în Parcul Tineretului – acoperite azi de casele şi de pavajele Capitalei.

În afara apei luate din Dâmboviţa în vatra oraşului – mai târziu de la Arcuda, în susul ei –, nădejdea populaţiei era la pânza freatică şi la câteva izvoare mai abundente (de la Filaret, de la Pantelimon). Puţurile care şi-au lăsat numele în mai multe străzi de azi (Puţul cu Apă Rece, Puţul lui Crăciun, Puţul Înalt, Puţul de Piatră, Puţul cu Plopi, Puţul cu Tei, Puţul cu Roată, Puţul lui Zamfir) asigurau aprovizionarea cu apă de băut, nu totdeauna gustoasă şi rece. După Fr. Damé, care se informa cu multă grijă, existau prin 1906 în Bucureşti mai bine de 1300 de puţuri. Totuşi, apa din puţurile mai adânci de 10 m şi din cele câteva izvoare însemna prea puţin faţă de rezervele de adânc din pietrişurile şi nisipurile Câmpiei Centrale. Inginerii făcuseră, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, foraje în nord-vestul Capitalei şi în apropierea Argeşului (la Bragadiru, la Ulmi) şi calculaseră debitul subteran al apei ce se scurgea în adânc dinspre munte, prin partea vestică a câmpiei bucureştene. Au putut fi astfel asiguraţi circa 60.000 m^3 zilnic, necesari celor peste 200.000 de locuitori, câţi trăiau în Bucureşti la acea vreme.

Cercetările asupra structurii câmpiei din jurul Bucureştilor în vederea aflării şi folosirii apei necesare populaţiei şi gospodăririi oraşului începuseră puţin înaintea secolului nostru. Ele erau făcute atât de ingineri români (N. Cucu, Elie Radu), cât şi străini (cel mai cunoscut şi mai activ, Lindley). Se cunoşteau acum succesiunea de

loessuri, nisipuri şi pietrişuri, argile pe o adâncime de 30-50 m, suficient ca apele subterane să fie captate. Fireşte, astăzi, în urma numeroaselor foraje făcute între Argeş şi Colentina, se cunoaşte structura teritoriului şi, deci, disponibilul de ape subterane din regiunea capitalei (Harta hidrogeologică a Institutului Geologic şi comentariile ei).

Se constată în această arie următoarele formaţiuni, care, începând de la suprafaţă, ar putea conţine apă:

– loessuri sau depozite loessoide semipermeabile, pe grosime variind între 5 şi 15 m, fără interes deosebit în obţinerea de apă;

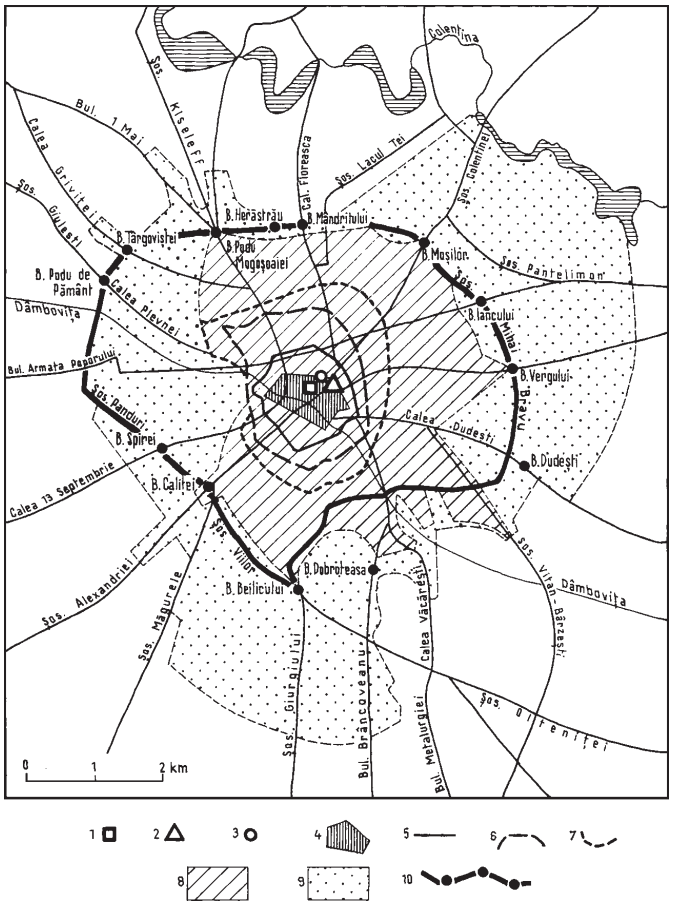
– pietrişurile şi nisipurile, cunoscute sub numele de Colentina – datând din Pleistocenul superior (Würm); ele cuprind pânza freatică şi nu depăşesc obişnuit 4-8 m grosime. Puţurile de altădată atingeau acest strat, care alimenta izvoarele din malurile Dâmboviţei şi Colentinei;

– depozitele intermediare, formate din argile şi argile nisipoase, pe o grosime de 5-10 m, constituind patul pânzei freatice, pe care o despart de pânzele mai adânci;

– nisipurile de Mostiştea, în grosime de 8-20 m, reprezintă roca „magazin" pentru prima pânză de adânc, acolo unde sunt acoperite de formaţiunile intermediare, ca în cazul perimetrului bucureştean. Acolo însă unde deasupra lor vin direct loessurile (sau depozitele loessoide) – cazul bazinului Mostiştei în sectorul lui inferior –, pentru că substratul pânzei freatice este marnos, apele sunt foarte sălcii (sulfatate);

– complexul marnos, corespunzător Pleistocenului mediu, este format din marne, argile şi nisipuri, are o grosime de 120-170 m (în regiunea Bucureşti) şi închide pânze captive de adânc, fără importanţă deosebită pentru exploatarea lor; sunt în acelaşi timp şi foarte mineralizate;

– stratele de Frăteşti (Pleistocen inferior), formate din pietrişuri dominant cristaline, a căror mărime scade către nord, unde sunt treptat înlocuite prin nisipuri. Au la Bucureşti o grosime de peste 100 m şi cuprind importante rezerve de apă potabilă (carbonatată) (fig. 9).



Din cele de mai sus, putem reconstitui evoluţia hidrogeologică a părţii din câmpie care interesează Bucureştii şi regiunea lui de relaţii apropiate. În Pleistocenul inferior, peste argilele levigate, apele din Stara Planina, Balcani şi din Carpaţi au aşternut peste toată Câmpia Română dintre Jiu şi Siret – într-un regim de subsidenţă – Pietrişurile de Frăteşti, dinspre sud, şi de Cândeşti, dinspre nord (Harta hidrogeologică a Institutului Geologic). Era deci aici, la acea vreme, un uscat, iar apele din Stara Planina şi din Carpaţi au

îngrămădit la suprafaţa lui – în grosime de 50-200 m – vaste agestre (conuri de dejecţie), care nu este exclus să se fi întâlnit în apropierea axei de azi a văilor Câlnişţea şi Argeşul inferior.

Începând din Pleistocenul mijlociu, mişcarea de subsidenţă de la Curbura Subcarpaţilor s-a accentuat, aşa că în estul Argeşului de astăzi s-a instalat un lac sau o baltă complexă, favorabilă depunerilor de marne, argile şi nisipuri cu lentile de argilă, în succesiune neregulată pe verticală şi pe plan orizontal. Grosimea totală a acestor depozite creşte dinspre Burnas – unde ele nu depăşesc obişnuit 5 m – către zona de subsisdenţă din nord, unde, în preajma Bucureştilor, ating 100-120 m. În tot acest timp, este de crezut că întreaga câmpie avea structura, aspectul şi funcţiunea unei regiuni de „baltă", către care se îndreptau toate apele mari din Carpaţi (Argeşul, Dâmboviţa, Ialomiţa unită cu Prahova, Teleajenul, Sărata). Chiar Buzăul avea cursul orientat de la ieşirea din dealuri către sud-vest. Fără o mişcare de subsidenţă de lungă durată şi fără aportul apelor din Carpaţi, este greu să fie explicată marea grosime a complexului marnos de aici.

Spre sfârşitul Pleistocenului mijlociu şi începutul celui superior, mişcarea de subsidenţă s-a domolit, accentuându-se însă către Siretul Inferior. Acum a început depunerea nisipurilor de Mostiştea, iar după o recurenţă prielnică depunerilor de argilă nisipoasă ori nu, a urmat, spre sfârşitul Pleistocenului, pe Argeş, Dâmboviţa, Ialomiţa, împrăştierea în vaste agestre a pietrişurilor de Colentina, acoperite – în timpul ultimei glaciaţii – de mâluri argilo-nisipoase (considerate de unii loessuri, de alţii – depozite deluviale şi proluviale, depozite loessoide).

În această câmpie clădită din pietrişuri şi nisipuri care nu depăşesc obişnuit 4-8 m şi din loessuri (sau depozite loessoide), variind între 5 şi 15 m grosime, au fost sculptate – de fapt, au continuat să se adâncească – spre Dunăre, în trepte de terasă, actualele văi din orizontul geografic al oraşului. Nu numai rezervele suprapuse de ape subterane, ci şi construirea şi scurgerea de suprafaţă a râurilor sunt rezultatul evoluţiei acestui sector din Câmpia Română. Locuitorii din Paleolitic care au lăsat urme pe Colentina şi pe Dâmboviţa

au apucat o parte din această evoluţie a construirii reliefului şi a repartiţiei apei spaţiului bucureştean.

Premisele disponibilului de apă freatică şi de adânc au fost puse, aşadar, încă din Pleistocenul inferior. Procurarea acesteia în condiţii convenabile se reduce însă numai la depozitele Pleistocenului superior şi ale Holocenului (apele din terasa cea mai joasă şi din lunci), cele de adânc, din pietrişurile de Frăteşti, rămânând în general ca o rezervă de viitor. Izvoarele bogate, din latura sudică şi din cea nordică a Burnasului şi din Câmpia Vlaşcăi, provin din aceste pietrişuri.

Vegetaţia şi solurile

După faza rătăcirii râurilor pe vastele agestre ale Argeşului, Dâmboviţei şi Ialomiţei şi pe măsura adâncirii acestora în depozitele de pietrişuri şi nisipuri şi în cuvertura lor de loessuri (sau depozite loessoide), vegetaţia de pădure şi cea erbacee s-a întins treptat din dealuri până la Dunăre, dând naştere solurilor, prin amestecul cu materialul parental. Acestea, încorporate pe câmpuri ori în aluviunile luncilor, sunt încă o dovadă – aşa cum arăta P. Enculescu încă din 1921 – că acoperirea cu vegetaţie şi formarea solurilor s-au făcut şi aici în mai multe etape. Pentru cele ce urmărim noi este suficient să cunoaştem însă situaţia vegetaţiei şi a solurilor din ultimele două secole, de când se poate vorbi aici de un oraş mare (circa 74.000 de locuitori după catagrafia din 1810). Solurile sunt în ele înşile un document, deoarece pentru schimbarea lor este nevoie, în mod obişnuit, de secole. Folosind deci informaţiile din cea mai recentă hartă a solurilor din regiunea ce ne interesează (1975), le putem considera valabile – în general – şi pentru timpul întemeierii Bucureştilor, cu o singură deosebire însă, aceea că, pe măsura utilizării lor – în agricultură, mai ales – fertilitatea lor a scăzut, mai ales în ultimul secol.

Dacă exceptăm terenurile de luncă (aluviuni şi soluri aluviale), larg dezvoltate în lunca Argeş-Sabar, în „Balta“ Dunării şi în zona de divagare (subsidenţă), Câmpia Vlăsiei şi Câmpia Vlaşcăi – adică mai bine de jumătatea teritoriului regiunii urbane Bucureşti – sunt acoperite de soluri brun-roşcate, forestiere, chiar acolo de unde pădurea a dispărut de secole. Nu prea departe de vatra oraşului,

o fâşie largă de cernoziomuri puternic levigate – ceea ce înseamnă existenţa de lungă durată a unui climat de tranziţie între cel de pădure şi cel de stepă – face trecerea către cernoziomurile moderat sau slab levigate, comune întregii Mostişti. Ultimele două tipuri de soluri acoperă o suprafaţă aproape egală cu aceea a solurilor de pădure. Se poate spune, aşadar, că cernoziomurile şi solurile brun-roşcate forestiere, de aproape egală întindere, reprezintă nota pedologică specifică a teritoriului bucureştean şi că ele dovedesc relativa constanţă a climatului actual de pădure şi stepă de aici. Faţă de această notă dominantă, mozaicul pedologic din partea nordică a Câmpiei Române Centrale (soluri brun-roşcate, soluri roşcate, soluri brune podzolice, cernoziomuri levigate în diferite grade) joacă un rol secundar, însă sporeşte diversitatea pedologică a regiunii, deci şi gama de folosire a terenurilor respective.

Vegetaţia spontană dezvoltată pe aceste soluri aparţine pădurii de stejar, stepei şi – între ele – silvostepei. Avem posibilitatea să urmărim schimbările petrecute în repartiţia şi întinderea formaţiunilor vegetale respective în ultimele două secole, cu ajutorul a două hărţi topografice vechi (una din 1791, a doua din 1857), comparabile cu hărţile actuale.

La sfârşitul secolului al XVIII-lea, pădurea înaltă de stejari – cu foarte rare exemplare de fag – acoperea, în masive mult mai compacte şi mai întinse decât astăzi, tot nordul Câmpiei Centrale, cam din dreptul Bucureştilor, toată Câmpia Vlaşcăi şi partea din Burnasul estic. Satele de tip adunat, practicând agricultura în luminişuri, formau o reţea relativ rară şi erau legate între ele prin poteci şi drumuri de ţară, nepietruite. Era vremea când „Codrii Vlăsiei" vârau groaza în călători. Numai în lungul văilor mari (Argeş, Dâmboviţa, Ialomiţa, Prahova) pădurea fusese tăiată pe lărgimi mai mari, ori se refăcea prin tufişuri. Câmpul Călnăului şi cel dintre Dâmboviţa şi Mostiştea erau însă prinse, pe cea mai mare întindere a lor, de păduri joase şi mai ales de tufişuri, asociate cu ierburile stepei şi cu lanuri de cereale. Stepa propriu-zisă (Bărăganul), străbătută doar de câteva drumuri mari cu hanuri (cel mai frecventat, Drumul Silistrei), începea imediat în estul Mostiştei (unde harta topografică arăta extrem de puţine pâlcuri de copaci). Stepa era însă mai mult un teren de parcurs al turmelor de oi şi al vitelor de la suhaturi.

La jumătatea secolului trecut, pădurea înaltă fusese redusă aproximativ la jumătatea celei de la sfârşitul secolului al XVIII-lea. Masivele foarte întinse de altădată erau acum, mai ales în apropierea oraşului, o serie de insule, unele încă destul de mari (Pădurea Băneasa, de pildă, sau Pădurea Cernica). Câmpul Călnăului, acum prins aproape în întregime de cereale, păstra câteva păduri mici pe margine, către Dâmboviţa, Sabar şi Argeş. În schimb, întreg bazinul Mostiştei – şi el ocupat acum de cereale mai mult decât de ierburile stepei – cuprindea un număr destul de mare de păduri joase, câteva relativ întinse (de pildă, Belciugatele, în nord, şi Ciornuleasa, în sud) (Mihăilescu, 1925, fig. 13).

Se poate spune, aşadar, că Bucureştii dispuneau, în apropiere, încă de mult material lemnos, până spre sfârşitul secolului al XIX-lea. Fertilitatea solurilor de pădure şi mai ales a celor de stepă asigura recolte destul de abundente, iar păşunea nutrea suficiente turme de oi şi cirezi de vite mari ca să contribuie substanţial la întreţinerea unei populaţii aglomerate, care, la începutul secolului al XX-lea, depăşea 300.000 de locuitori.

Popularea şi organizarea teritoriului

De obicei, prin cadru geografic – asupra căruia am dat informaţiile esenţiale de mai sus – se înţelege numai complexul de factori naturali (poziţie în spaţiu, relief, natura terenului, climă, ape, soluri, vegetaţie, faună). Pentru înţelegerea valorificării unui teritoriu – şi chiar numai pentru informarea asupra condiţiilor şi resurselor acestuia –, nu este însă destul. Şi aceasta deoarece populaţia unei regiuni şi munca desfăşurată de ea fac parte integrantă şi activă din complexul geografic respectiv, constituind numai luate împreună un sistem teritorial, practic nedisociabil. Când urmăreşti, de pildă – ca în cazul de faţă –, relaţiile dintre vatra unui oraş – în speţă, Bucureştii – şi regiunea ce-l înconjoară, nu este indiferent dacă spaţiul terestru respectiv se află în starea lui naturală, „virgină", sau dacă este populat, organizat şi aflat de secole sub acţiunea energiei umane. Aşadar, înainte de a urmări mai în amănunt locul şi rolul oraşului Bucureşti în transformarea aspectului, structurii şi funcţiunilor regiunii sale urbane, trebuie completată informarea asupra cadrului său geografic global.

Drumul cel mai scurt prin pasurile Carpaţilor dintre văile Dâmboviţei şi Teleajenului şi vadurile Dunării de la Giurgiu şi Olteniţa, desimea reţelei hidrografice şi apropierea de suprafaţă a pânzei freatice, contactul existent aici între două importante regiuni naturale (pădurea şi stepa), complementare economic, au reprezentat, încă din Paleolitic, factori de atragere şi de îndesire a populaţiei în regiunea centrală a Câmpiei Române şi în Vlaşca, mai mult decât în stepele vecine (Bărăganul în est, Burnasul în vest). Descoperiri arheologice vechi şi – cele mai multe – noi, documente istorice, studii speciale şi, începând din secolul al XVIII-lea, hărţi topografice, catagrafii şi recensăminte confirmă logica geografică de mai sus. Aici nu ne interesează decât indirect fenomenul populării şi valorificării regiunii în ea însăşi. Ceea ce se urmăreşte în primul rând sunt raporturile reversibile dintre spaţiul geografic respectiv şi oraşul în creştere fluctuantă până în secolul al XVIII-lea, când ajunge capitala definitivă a Ţării Româneşti, apoi, în salturi, cu ocazia importantelor evenimente sociale şi politice (Unirea Principatelor din 1859, Unirea din 1918, trecerea de la monarhie la republică).

Formarea unei „judecii" mai sus de Bucureşti, în Valea Ilfovului (care şi-a trecut ulterior numele judeţului), şi a alteia în Vlaşca (tot ţinut de pădure, ca cel al Vlăsiei, prin care trece apa Ilfovului) sunt dovezi „geografice" mai vechi de îndesire şi organizare a populaţiei, poate înainte de întemeierea principatului Ţării Româneşti, şi sigur, cu mult anterior coborârii Capitalei de la Târgovişte (în apropierea căreia îşi are obârşiile Ilfovul), la Bucureşti. Totuşi, de o expansiune şi de o mai largă utilizare agricolă (cereale, turme de oi, tamazlâcuri de vite, prisăci, iazuri cu peşte), în afara pădurii, pe câmpurile silvostepei, nu se poate vorbi decât din secolele al XV-lea – al XVII-lea, când domnitorii, boierii, mănăstirile îşi asigură moşii întinse în margine de Vlăsie, în tufişurile tăiate şi în stepă. Ştim astfel că Brâncoveanu şi mănăstirile stăpâneau cea mai mare parte a Mostiştei; Herăştii, Văcăreştii, Dudeştii, Glogovenii aveau moşii pe Dâmboviţa şi pe Câmpul Călnăului; Cantacuzinii, Creţuleştii, Ghiculeştii, în lungul Colentinei şi în golurile din Vlăsia (Mihăilescu, 1925, p. 100).

Întreţinerea unei aglomerări urbane în creştere (peste 50.000 la sfârşitul secolului al XVIII-lea; peste 100.000 la jumătatea secolului

al XIX-lea) şi cererile de grâne, carne, fructe, vin, miere, ceară peste hotare, transformaseră târgul Bucureştilor, în secolul al XVIII-lea şi la începutul celui următor, în cel mai căutat centru de schimb din sudul ţării şi chiar din sud-estul Europei. Toate acestea cereau un spor de populaţie rurală nu numai pe calea naşterilor, ci şi prin imigrări dirijate (slobozii, sate de bulgari grădinari, sate de „ungureni", adică oieri români din Transilvania, sate de olteni până în sudul şi estul Bucureştilor). Era nevoie de forţă de muncă la cultivarea pământului, la creşterea vitelor, la îngrijirea viilor din jurul oraşului. În special după pacea de la Adrianopol, când navigaţia pe Marea Neagră şi pe Dunăre devine liberă, întinderea culturilor de cereale pe locul pădurilor şi stepei intră într-un ritm accelerat, ceea ce se poate deduce şi din compararea a două hărţi topografice (cea din 1791 şi cea de la jumătatea secolului al XIX-lea). Moşierimea, concentrată acum în Bucureşti, avea tot interesul să aducă cât mai mulţi muncitori pe moşiile lor din Câmpul Câlnăului, din Vlăsia şi Vlaşca, din Mostiştea. Cum cultura cerealelor era încă strâns legată de creşterea vitelor, odăile şi târlele sunt arătate în număr mare pe harta de la jumătatea secolului al XIX-lea. De pildă, numai pe Câmpul Ciornulesii din Mostiştea, peste 25 de târle, iar între 1810-1855, după date din catagrafii, numărul cătunelor crescuse de la 3 la 45 (Mihăilescu, 1925, p. 110).

Organizarea utilizării teritoriului era dirijată din Bucureşti, iar produsele (cereale, carne, lapte, struguri etc.) începuseră să fie prelucrate în oraşul polarizator. Poziţia geografică a acestuia, în apropierea porturilor şi schelelor de la Dunăre, a făcut să crească repede importanţa de „târg" a Bucureştilor şi, implicit, la accelerata sporire a numărului locuitorilor săi. Astfel, după Unirea din 1859, prin populaţia lor (de peste 120.000) şi prin relaţiile cu zona înconjurătoare de aprovizionare imediată şi apropiată, se poate vorbi de o funcţiune urbană, care depăşeşte rolul unui „târg" de interes regional, cum fusese până atunci capitala Ţării Româneşti. Ca urmare, s-au petrecut în ultimii circa 150 de ani schimbări evidente şi în repartiţia populaţiei urbane în zona relaţiilor reciproce dintre mediul rural şi cel urban. De pildă, de la jumătatea secolului al XIX-lea, numai pe Valea Colentinei, între Buftea şi Cernica, erau 20 de sate; între

Dragomireştii din Vale şi Cucuieţi, 35; pe Cociovalištea şi Căldăruşani, 24; pe Snagov, 12; între Domneşti şi Dărăşti, 23; pe Mostiştea, cel puţin 50. Prin îndesirea şi creşterea periferică a vetrelor de sate şi cătune, acestea s-au întâlnit, aşa că, în secolul următor, numărul aşezărilor rurale a scăzut. Populaţia lor, însă, multă atrasă în satele respective de apropierea oraşului, a crescut, şi anume nu numai în aria apropiată a acestuia, ci şi în întreaga Câmpie Centrală, în Vlaşca, Culoarul Dunărean, în Mostiştea şi Bărăgan.

Mai ales după Unirea Principatelor şi ca urmare a extinderii arăturilor, s-a desfăşurat în toată Câmpia Română Centrală şi Estică un curent puternic de populaţie dinspre dealuri spre Câmpia Vestică şi Oltenia, de peste Dunăre, curent care a dus la un salt demografic nemaiîntâlnit până acum în sudul ţării (v. pentru acest proces în detaliu Mihăilescu, 1925). Numai între 1850 şi 1900 populaţia satelor din lungul Dunării şi câmpiei vecine spre nord a crescut cu 150, până la peste 400% (Mihăilescu, *op. cit.*, fig. 1). Astăzi, Bărăganul Ialomiţei de Sud a ajuns de la sub 1 locuitor/km^2, prin 1850, la 25-75, iar Câmpia Centrală de la 20-40 la peste 100-500, fără Bucureşti (v. pentru 1970, *Atlasul Naţional*, planşa VIII-2). Cum era şi firesc, creşterea proporţional cea mai accentuată s-a petrecut în zona înconjurătoare a Capitalei (între 1912-1970 de la 50 sau 100, până la peste 100/km^2 sau 500), în comparaţie cu Bărăganul şi Mostiştea estică, unde sporul densităţii – cu câteva excepţii – nu a depăşit 20-30 locuitori/km^2 în acelaşi interval (*Atlasul Naţional*, planşa VIII-2).

Este evident că, de unde până în prima decadă a secolului al XX-lea, influenţa Bucureştilor (încă mai mult târg decât oraş propriuzis) asupra „hinterlandului" său rural a fost relativ moderată şi a provocat schimbări neesenţiale în felul de trai şi în activitatea locuitorilor acestuia, puterea lor de atracţie şi de transformare a structurii şi funcţiunilor mediului rural înconjurător s-a făcut în special după 1920, în salturi, de a căror realitate ne vom convinge în paginile următoare.

II. EVOLUŢIA TERITORIALĂ A ORAŞULUI BUCUREŞTI

Întinderea vetrei actuale. Peisajul actual

În cadrul geografic mai sus schiţat, Bucureştii – cucerind, utilizând şi transformând un spaţiu din ce în ce mai întins – au ajuns în timpul celor peste 500 de ani trecuţi de la prima menţionare documentară a existenţei sale ca târg şi cetate de scaun, la aspectul, structura şi funcţiunile oraşului actual. Este acum capitală a unui stat cu circa 22.000.000 de locuitori şi – cu populaţia sa de 2.000.000 (cu suburbanele) în 1977 şi cu o suprafaţă de peste 230 km^2 – este cel mai important centru politic, economic şi cultural al ţării. Înconjurat de comune suburbane şi oraşele-satelite, formează cu acestea un sistem regional închegat.

Se întinde, în lungul Căii Griviţei, pe o lungime care depăşeşte către nord-vest 9 km, socotiţi de la punctul zero, Piaţa Sf. Gheorghe; în axa Căii Moşilor şi Şoselei Colentina, pe mai bine de 7 km; spre sud-vest, în lungul Căilor Rahovei şi 13 Septembrie, pe 7-8 km până la Şoseaua Alexandriei; spre est, în lungul Căii Călăraşi–B-dul Basarabia (fost Muncii) şi Şoselei Iancului-Pantelimon, pe 6-7 km, până la comuna suburbană Dobroieşti; în sfârşit, către vest, urmând bulevardele Ghencea, Iuliu Maniu (fost Armata Poporului) şi Splaiul Independenţei, pe 7-8 km, până la canalul dinspre Argeş. Între aceste „tentacule" sunt acum înglobate în vatra oraşului sate – parţial modernizate (Militari, Crângaşi, Giuleşti, Bucureştii Noi-Dămăroaia,

Băneasa, Herăstrău, Floreasca, Tei, Colentina, Dudeşti-Cioplea, Şerban-Vodă, Progresul, Lupeasca, Cotroceni, Grozăveşti, Ciurel).[1]

Oficial[2], aceasta este întinderea vetrei oraşului Bucureşti propriu-zis („sâmburele municipiului Bucureşti"). De fapt însă ea se prelungeşte, fără sau aproape fără întrerupere, în viaţa comunelor suburbane, ceea ce sporeşte cu 3-4 km lungimea tentaculelor Capitalei, apropiind-o de ori chiar depăşind pe alocuri linia forturilor, devenită astăzi linie de rocadă pentru aprovizionarea Capitalei.

În aceste condiţii, chiar pentru vatra de azi a oraşului, şi cu atât mai mult pentru cea din trecut, este greu de precizat pe teren conturul spaţiului urban construit, mai ales în ritmul actual al clădirii noilor cartiere periferice. Nu mai puţin dificilă este şi caracterizarea peisajului specific urban. În bună parte, răspunzător este, desigur, trecutul, chiar şi cel mai îndepărtat. Căci, dacă exceptăm bisericile mai vechi şi câteva vestigii ale construcţiilor de altădată (de pildă, ruinele Curţii Domneşti, de curând scoase din uitare, cu temelia turnului său de piatră din secolul al XIV-lea), prea puţine clădiri mai vechi de 100-150 de ani se mai păstrează şi astăzi. Şi totuşi, peste marile salturi urbanistice făcute după primul război mondial şi mai ales după cel de-al doilea, analiza peisajului bucureştean la zi, făcută de pe unul dintre marile blocuri ale Capitalei (ca, de pildă, imobilul „Gioconda" din capătul sudic al Căii Victoriei sau terasa Palatului Telefoanelor, sau aceea a noului Hotel Intercontinental), ne poate da o justă idee de amestec de trecut şi prezent în structura şi dimensiunile străzilor, pieţelor, parcurilor, în etajarea clădirilor, în dotările, în mijloacele de transport şi în intensitatea circulaţiei.

---

[1] Documentar a fost dovedită prezenţa a 42 sate pe actualul teritoriu al vetrei oraşului Bucureşti (Fl. Georgescu şi colab., 1965, *op. cit.*, p. 74).

[2] Teritoriul municipiului Bucureşti este, principial, limitat de linia de cale ferată a forturilor (un cerc cu raza de 10 km de la Sf. Gheorghe). Între aceste limite are 605 km^2, din care oraşul propriu-zis deţine 226,8 km^2. Cu toate comunele suburbane (Chitila, Mogoşoaia, Otopeni, Voluntari, Dobroieşti-Fundeni, Pantelimon, Glina, Popeşti-Leordeni, Jilava, Măgurele, Bragadiru, Chiajna), ale căror moşii depăşesc unele linia forturilor, suprafaţa totală a municipiului ajunge însă la 738,2 km^2. Ţinând seama de construcţiile de după 1970, trebuie să admitem că azi – în 1978 – vatra oraşului propriu-zis depăşeşte 230 km^2.

Privit de sus, în ansamblul său, până la marginea vetrei de azi, acolo unde se vede câmpul cultivat, peisajul bucureştean actual are aspectul unei întinse mase de clădiri foarte diferite ca înălţime şi masivitate; drumuri încâlcite între marile artere radiare, care dau întregului un caracter tentacular; spaţii verzi în proporţie încă uimitor de mare (nu numai parcurile amenajate, ci şi copacii plantaţi de-a lungul unor străzi şi cei din curţile şi grădinile gospodăriilor individuale, ori chiar din faţa, dintre sau din spatele blocurilor actuale). Această masă de verdeaţă, care pare încă dominantă, aminteşte de Bucureşti, ca sat mare, cum apărea el văzut din podul unei case cu un singur etaj, pe la începutul secolului al XX-lea.

Se impun însă două deosebiri fundamentale între peisajul de acum 60 de ani şi cel actual.

În trecut, chiar *centrul* cuprindea încă întinse spaţii verzi ori maidane şi excepţional de puţine case înalte, cu mai mult de un etaj. Azi, acest „centru" extins către nord, până în Calea Griviţei şi Piaţa Romană, dar mai puţin spre vest, est şi sud, închide în el o îngrămădire compactă a clădirilor cu 4-10 etaje, cele mai multe lipite unele de altele, în lungul străzilor comerciale. Şi, dacă exceptăm Grădina Cişmigiului, doar câteva „oaze" de verdeaţă (arbori şi grădini) întrerup „timid" întinderea cenuşie sau roşie a acoperişurilor şi a bulevardelor şi străzilor asfaltate, mai mult neînsoţite decât însoţite de copaci. Este partea modernă a Capitalei, unde au fost ridicate, încă de la sfârşitul secolului al XIX-lea şi în primele decade ale secolului al XX-lea, unele ministere, precum şi edificii publice şi particulare mai impozante, ca de pildă: localul Ministerului Agriculturii şi Domeniilor, Poşta Centrală (azi Muzeul de Istorie Naţională), Casa de Economii, Palatul de Justiţie, palatele marilor bănci (între care Banca Naţională, Banca Marmorosch Blank, Banca Chrissoveloni, Banca Românească), Palatul Bursei (azi Biblioteca Naţională), palatele societăţilor petroliere, Palatul Regal, Ministerul de Interne, peste drum de acesta, Fundaţia Carol (Biblioteca Centrală Universitară), hotelele şi restaurantele de lux (Capşa, Continental, Athénée Palace), Cercul Militar Naţional, Palatul Telefoanelor (construit de un trust american), Ateneul Român (ridicat prin contribuţie publică: „Dă un leu pentru Ateneu!"), Universitatea (clădire nouă adăugată celei

vechi) şi, în fine, în vechiul „târg", mari magazine universale (Socec – Lafayette – Victoria, Pop şi Bunescu – Bucureşti, Vulturul de mare cu peştele în gheare ş.a.)

Tot la o înălţime dominantă pot fi distinse şi celelalte peisaje zonale ale Bucureştilor.

Peisajul *zonei rezidenţiale* sau intermediare, cu predominarea caselor mai joase (dominant parter), a curţilor şi grădinilor, întrerupte de vechi cartiere „boiereşti", cu mici palate, de alei cu vile pe locuri parcelate după 1920; de „târgurile" de cartier cu halele şi magazinele lor, unele total schimbate după 1950; de bulevardele şi străzile noi, de curând tăiate (de pildă B-dul Dacia, B-dul Colţei – azi I.C. Brătianu, N. Bălcescu, Magheru, L. Catargiu, B-dul Alexandru Ioan Cuza, B-dul Dinicu Golescu din spatele Gării de Nord, B-dul Mărăşeşti, B-dul Eroilor cu frumoasa perspectivă asupra Academiei Militare, B-dul Mărăşeşti în partea sudică a oraşului etc.).

Periferia, care începe dincolo de vechile şosele de centură (Basarab – azi Titulescu, Ştefan cel Mare, Mihai Bravu), oferă cele mai accentuate contraste: cartiere mai mult decât modeste, cu aspect rural sau semirural, cartiere muncitoreşti vechi pe lângă întreprinderile industriale dinainte de 1944 şi – dominându-le prin înălţimea şi masivitatea lor – noile cartiere de blocuri cu 6-12 etaje, înzestrate cu confort modern şi întrerupte de parcuri şi stadioane, între impresionante incinte industriale noi (fig. 5).

Cu oarecare atenţie poate fi urmărită şi circulaţia vie (tramvaie, autobuze, troleibuze) care leagă cele trei zone de peisaj bucureştean: „centrul", zona rezidenţială şi periferia. Pentru cei care au apucat mişcarea pietonilor şi vehiculelor înaintea ultimului război, este imposibil să nu fie izbitoare intensificarea ei în ultimul sfert de secol.

Regiunea urbană Bucureşti (zona peri- sau preurbană). În acelaşi interval de timp, adică în ultimii 100 de ani, dar mai accentuat după 1920, se schimbă din ce în ce mai evident raportul dintre oraşul propriu-zis şi zona lui înconjurătoare, de relaţii reciproce. De unde, chiar şi până la începutul secolului al XX-lea, influenţa satului se simţea încă destul de clar în construcţiile şi în felul de trai al unei bune părţi din periferia oraşului – uneori, şi mai spre interior –, după primul război mondial, preocupările de sistematizare – nu

numai în centru, dar şi către margine – şi cererile în creştere de alimente perisabile provoacă, pe de o parte, supravegherea construcţiilor şi a amenajărilor edilitare (principiile urbanismului modern intră temeinic în deprinderea arhitecţilor noştri), iar pe de alta, valorificarea şi organizarea mai atentă a terenului din „regiunea urbană" a Bucureştilor.

În jurul acestuia apar o serie de ferme (de fructe, legume, păsări, vite de lapte), care se adaugă vechilor sate de lăptari şi grădinari (Chiajna, Băneasa, Herăstrău, Colentina, Fundeni, Dobroieşti, Pantelimon, Dudeşti-Cioplea). În acelaşi timp, ţăranii se adaptează noilor cerinţe şi organizează şi diversifică mai mult producţia şi transportul, îşi modernizează gospodăria şi comportamentul, se integrează adică, pe încetul, în viaţa curentă a marelui oraş. Se poate vorbi, aşadar, acum de precizarea şi dezvoltarea unei „regiuni urbane" (mai cunoscută sub numele de zonă peri- sau preurbană) – în jurul Capitalei. Fenomenul, sub forme mai atenuate, nu era nou, şi geografii noştri începuseră să-l studieze cu mai mare atenţie după 1920 (şi nu numai în cazul Bucureştilor!). Aceştia încercaseră în primul rând o primă analiză a problemei aprovizionării acestui oraş din zonele imediată, apropiată şi depărtată (Mihăilescu, 1925, fig. 30, p. 167). Nu era vorba numai de procurarea alimentelor ori a altor bunuri de larg consum, ci şi de aprovizionarea cu materii prime pentru industria oraşului, de venirea muncitorilor ceruţi de diferite servicii, de asigurarea combustibililor, apei, energiei electrice etc. Acest mod de a vedea relaţiile unui oraş cu „hinterlandul" său era, la acea vreme, o noutate. De aici şi caracterul aproximativ al rezultatelor cercetărilor. Importantă a fost însă ideea, şi ea, cu vremea, a fost reluată, după o oarecare întrerupere, cu mijloace de informare perfecţionate şi sporite. Aşa că astăzi dispunem de studii mult mai adâncite pentru un număr de oraşe, între care şi Bucureştii. În acelaşi timp, şi noţiunile de bază au fost precizate, deşi termenii folosiţi – şi aceasta nu numai la noi – nu au fost încă omologaţi. Reţinem totuşi, pentru a ne putea face înţeleşi, două expresii: *„regiune urbană"* (termen prescurtat, pentru aria de relaţii reciproce dintre un oraş şi zona lui înconjurătoare) şi *„regiune"* sau *„zonă preurbană"* sau *„periurbană"* (arie corespunzătoare aproximativ cu ceea ce la începutul

geografiei noastre urbane, de acum o jumătate de secol, era numit „zonă de aprovizionare“ ori de „relaţii reciproce“).

Cum astăzi procesul cunoaşterii este axat pe teoria sistemelor, geografii nu mai rup vatra oraşului, cu populaţia şi funcţiile sale, de regiunea urbană (deci de zona ei înconjurătoare). Prima problemă fundamentală care se pune este până unde urmează să fie analizat un teritoriu pentru ca oraşul respectiv să fie nu numai descris, dar şi înţeles. Desigur, interesează toate relaţiile spaţiale – chiar şi cele mai depărtate –, dar sistemul teritorial, care este, în studiul de faţă, oraşul Bucureşti, adică vatra oraşului propriu-zis, şi „regiunea lui urbană“, nu poate trece de aria în care raporturile directe dintre vatra oraşului şi zona lui înconjurătoare sunt curente şi în aşa grad de strânse încât atât viaţa oraşului propriu-zis, cât şi a regiunii sale urbane (cu satele şi oraşele lui satelite) s-ar resimţi de pe urma crizei unuia dintre componentele sistemului teritorial. Din experienţă se poate afirma că limitele acestuia coincid aproximativ cu zona de relaţii reciproce apropiate (zona peri- sau preurbană) (v. pentru Bucureşti Iordan, 1973). Iată cum caracterizează autorul această zonă (p. 23):

„Influenţa oraşului Bucureşti asupra zonei sale periurbane se manifestă în special asupra structurii agricole şi a forţei de muncă, precum şi asupra unor areale cu condiţii favorabile de agrement şi recreere, având ca rezultat schiţarea unor arii cu funcţiuni specifice în relaţiile zonă-oraş. Astfel, în nordul oraşului (cuprinzând pădurea Băneasa, lacul Snagov şi pădurile din jurul său), precum şi în sud-est (pădurea şi lacul Cernica) sau în vest (Valea Argeşului) se schiţează arii cu o apreciabilă importanţă turistică şi de recreere.

Lunca Argeşului, dintre Ciorogârla şi Hotarele, devine un puternic areal legumicol. Localnicii din imediata apropiere a oraşului alcătuiesc un «cordon» al produselor animaliere (în special lapte şi produse lactate) şi al furnizării forţei de muncă ce se deplasează zilnic pentru lucru, iar părţile nord-vestică şi vestică ale zonei îşi intensifică legăturile cu oraşul prin furnizarea de produse agricole (legume, fructe, carne, păsări) şi de forţă de muncă specializată în construcţii“. Am adăuga la acestea marele număr de ferme particu-

lare şi de vile (pentru recreere la sfârşit de săptămână), care, spre nord, în lungul şoselei asfaltate către Ploieşti şi Transilvania, şi spre sud, către Dunăre, depăşeau limitele fixate de Ion Iordan (1973) pentru zona periurbană dintre cele două războaie mondiale. În această categorie intrau, de pildă, viile şi marele lac cu cherhanalele lui de la Greaca. Şi tot în această zonă, anterior anului 1948, şi primele întreprinderi industriale din afara oraşului, cele mai importante – la Buftea.

După această schiţare a cadrului sistemului urban bucureştean (oraşul şi zona lui periurbană), vom urmări în continuare cum prezenţa unui oraş în mijlocul Câmpiei Române a dus, pe etape, la transformarea peisajului, structurii şi funcţiunilor teritoriului, respectiv până la situaţia actuală.

Ocuparea şi transformarea spaţiului geografic bucureştean

Aceste fenomene s-au transformat, pe etape, în mai bine de 500 de ani, socotiţi de la menţionarea documentară a târgului şi cetăţii de scaun Bucureşti, vatra de azi a oraşului păstrând însă prea puţin din trecutul său. Dar de când a început acest proces? Istoricii şi arheologii pornesc de la primele semne de populare a acestui spaţiu geografic, adică din Paleoliticul superior. Pe noi ne interesează însă momentul în care aşezarea de aici a dat primele semne de funcţie neurală (punct de veghere ori chiar de apărare militară, loc de întâlnire şi concentrare comercială şi meşteşugărească şi – mult mai târziu – industrială, centru politic, administrativ, cultural).

Este drept că încă de timpuriu, din vremuri preistorice, apar aici repetate semne de vocaţie neurală: numărul mare al aşezărilor grupate sau izolate (cel puţin 30 în Paleoliticul superior), aşezări care este de presupus că aveau un centru de întâlnire şi schimb de bunuri; ateliere de prelucrat fierul sau de ceramică (cel puţin din Neolitic); circulaţie de mărfuri, pe care o presupune existenţa tezaurelor monetare (dacice, romane, bizantine, turceşti, central-europene, de-a lungul timpurilor). Însă dovezi despre funcţiuni urbane organizate şi construcţii corespunzătoare avem abia din secolul al XV-lea, de la Vlad Ţepeş, care construieşte aici Cetatea Bucureştilor, lângă

târgul şi satul cu acelaşi nume. Pentru tot acest trecut, v. Georgescu şi colab., 1965; C.C. Giurescu, 1966[1].

Este drept, de asemenea, că săpături arheologice recente (v. Panait I. Panait) au descoperit, în incinta vechii Curţi Domneşti, temelia unui turn de pază din cărămidă şi piatră, un fel de cetăţuie, poate, din vremea lui Mircea cel Bătrân, care întărise şi vadurile de la Giurgiu şi de la Turnu Măgurele. Faptul dovedeşte atenţia pe care voievozii Ţării Româneşti începuseră să o dea, pe plan militar, părţii centrale din Câmpia Dunării de Jos, pe unde treceau drumurile cele mai scurte către vadul de la Giurgiu şi cel de la Olteniţa. Desigur, garnizoana unui turn de pază – chiar dacă o considerăm a unei cetăţui

[1] Descoperirile arheologice, foarte numeroase în ultimii ani, şi unele studii de sinteză (de pildă, Ion Horia Crişan: *Bnerebista şi epoca lui*, Bucureşti, 1977) au dovedit un înalt nivel de populare şi economie în mijlocul Câmpiei Române în sec. IV-I î.Hr., iar în vremea lui Buerebista (sec. I î.Hr.), acţiuni ale acestuia la Dunărea de Jos şi la ţărmul Mării Negre (între Gura Nistrului şi Varna). Toate acestea presupun (în strictă logică geografică) organizarea prin drumuri şi locuri întărite a spaţiului din centrul Câmpiei Române, acolo unde erau de aşteptat să se întâlnească – pe linia Argeşului sau a Dâmboviţei – artere mari de circulaţie dinspre pasurile Carpaţilor, vadurile Dunării, Moldova şi ţărmul Mării, ca şi astăzi, de altfel. Acestea pot fi numite „recurenţe" sau „permanenţe" geografice. Apropierea romanilor de Dunăre şi ţărmul dobrogean – pentru un om bine informat, cum s-a dovedit a fi fost Bnerebista (ca şi Mircea cel Bătrân şi Vlad Ţepeş la ivirea turcilor, în sec. XIV-XV), impunea măsuri de prevedere. Nu este exclus, aşadar, să fi existat aici o reşedinţă pe Dâmboviţa, ori pe Argeş (unde Radu Vulpe presupune, la Popeşti, prezenţa unei curţi de rege dac, poate chiar Burebista). De curând, Carmen Bogdan (*Cetatea Helis? Contribuţii la istoria Bucureştilor* în *Noi, tracii*, III, dec. 1976), pornind de la faptul dovedit arheologic că populaţia era deasă în partea centrală a Câmpiei Române prin sec. IV-III î.Hr. afirmă că la Bucureşti a fost cetatea Helis, unde Dromihete l-a ţinut prizonier pe Lisimah. O ipoteză, desigur, pe care o putem socoti însă şi intuiţie geografică şi care, dacă s-ar confirma (este greu de văzut cum), ar dovedi „recurenţe" plurimilenare de viaţă citadină la Bucureşti. Sigur este că a existat, undeva în Câmpia Română Centrală o cetate Helis, reşedinţă a unor căpetenii de triburi getice (poate ordesenii – argeşenii), iar la Bucureşti o aşezare (v. *Istoria României*, I, p. 229-230, şi planşa X, p. 218).

– nu poate genera un oraş. Ea reprezintă însă, cum avea să se dovedească foarte curând, o garanţie pentru negustorii şi meseriaşii sosiţi aici sau locuind în satele apropiate (există probe pentru Străuleşti, Militari, Bragadiru, Fundeni, Dobroieşti, Dealul Spirii, Dămăroaia) (v. Georgescu, *op. cit.*, p. 74). Şi mai dovedeşte ceva, şi anume că funcţia neruralã (militară, comercială, meşteşugărească) a acestui „loc central" este mult mai veche decât se credea, cu aproximativ un secol. Totuşi, decisivă pentru *permanentizarea* aici a unui târg şi a unei concentrări de meşteşugari a fost hotărârea lui Vlad Ţepeş de a ridica în acest loc o cetate şi a fixa un sediu scaunului domnesc (hrisovul din 20 septembrie 1459, dat din „cetatea Bucureşti"). Hotărârea reprezenta o mai mare siguranţă pentru negustori, meseriaşi, demnitari şi curteni care, din cetatea de scaun îşi administrau moşiile până departe către Dunăre, Argeş, Mostiştea, Snagov (biserica de aici este ctitorie a lui Vlad Ţepeş). Există suficiente dovezi istorice şi arheologice din care se poate aprecia utilizarea variată a spaţiului geografic sub forma organizării realităţilor din vatra „târgului" şi cetăţii şi satele din zona lor înconjurătoare.

Se putea deci vorbi mai temeinic din secolul al XV-lea nu numai de un bâlci temporar, ci şi de un târg permanent, în care erau desfăcute produsele moşiilor boiereşti, domneşti şi mănăstireşti, ca şi ale ţăranilor din satele de moşneni apropiate – adică grâne, vite, fructe, vin, miere, ceară –, dar şi mărfuri din restul ţării şi din ţările străine, şi anume din centrul Europei, prin Sibiu şi Braşov, ori din Orientul Apropiat, prin Silistra, Giurgiu, Turnu Măgurele. Istoricul Panait I. Panait apreciază că, în a doua jumătate a secolului al XV-lea, Bucureştii deveniseră nu numai o piaţă de desfacere a diferitelor produse, dar şi un centru de tranzitare a mărfurilor între sud-estul Europei şi oraşele occidentale (Fl. Georgescu şi colab., p. 84). Desigur însă că, la acea vreme, locuitorii acestuia, chiar meseriaşii şi negustorii, erau mai mult ţărani decât târgoveţi, căci ei cultivau şi pământul, îngrijeau şi livezi şi vii, creşteau vite şi oi şi practicau – se pare, pe scară întinsă – albinăritul.

Dar ce i-a făcut pe voievozi să aleagă acest loc pentru cetate, scaun de domnie şi târg? Şi de ce, între atâtea sate existente pe Argeş şi Sabar, pe Dâmboviţa, pe Colentina, să se oprească la satul Bucureşti? Căci, fără îndoială, numele oraşului provine din cel al unui sat.

În ocuparea şi organizarea unui teritoriu în scopuri nerurale (supraveghere sau apărare, comerţ, meserii), factorii de decizie nu sunt iniţial cei locali, şi nici, totdeauna, cei regionali, ci mai mult cei mai îndepărtaţi, dominant economici şi politici. În cazul ce ne interesează aici, devierea circulaţiei generale de la traseul tradiţional către Brăila (respectiv Gurile Dunării) şi vărsarea Ialomiţei în Dunăre, înspre vadurile de la Giurgiu, Turnu Măgurele şi Silistra, prin mijlocul Câmpiei Române, a fost impusă de apropierea de stăpânirea otomană în Peninsula Balcanică şi la ţărmul Mării Negre (închisă secole de-a rândul pentru alte corăbii decât cele turceşti).

Ţara Românească întreţinea încă de la sfârşitul secolului al XIII-lea, după atenuarea incursiunilor tătăreşti, legături cu negustorii ţărilor Mediteranei, prin porturile acestora la gurile Dunării şi la Marea Neagră, în special genovezii, la Vicina, în Dobrogea de Nord şi la Pera, în Crimeea (v. *Istoria României*, II, p. 162). Aşa se explică hotărârea lui Mircea cel Bătrân (1386-1418) de a-şi asigura controlul la Marea Neagră şi la Dunărea de Jos (cucerirea Chiliei, „domn până la marea cea mare şi singur stăpânitor al cetăţii Dristor"). Apoi, în faţa pericolului turcesc, cealaltă hotărâre: întărirea vadurilor de la Giurgiu şi Turnu Măgurele. În chip firesc, astfel, drumurile care veneau din Moldova, de la Brăila, de la Silistra, de la Giurgiu, de la Turnu Măgurele, de la Craiova şi dinspre dealuri (de la capitala de atunci a Ţării Româneşti, Târgovişte) au trebuit să se întâlnească undeva în mijlocul Câmpiei Române, bine populată în toate timpurile.

Dacă însă orientarea generală a circulaţiei – şi deci apariţia „locului central" urbigen – este în funcţie de factori politici şi economici depărtaţi, localizarea vetrei oraşului se face, obişnuit, ţinând seamă de distanţe şi de condiţii locale (în primul rând natura terenului, relieful, prezenţa apei, vegetaţia, gradul de populare). Cum vadul cel mai apropiat de capitala ţării – pe atunci, Târgovişte – era cel de la Giurgiu, indicat ar fi fost ca legătura între cele două puncte să se facă în linie dreaptă nord-sud, la circa 30 km vest de Bucureşti. Nici astăzi însă nu există o şosea bună pe acest traseu. Cu atât mai mult ar fi fost dificilă, cu cinci secole mai devreme, asigurarea unei legături directe peste atâtea văi cu fundul larg, frecvent mlăştinos şi periodic inundabil. Totuşi, este de crezut că

nu acesta a fost motivul hotărâtor al devierii drumului de la Târgovişte, pieziş, către sud-est, pe linia primelor judecii (Ilfov, Vlaşca), ci mai degrabă atracţia şi supravegherea teritoriului de stepă din est, nesigur, dar cu păşune întinsă, aflat pe drumul Dobrogea, Silistra şi Mare. De la punctul lor de întâlnire, drumurile care veneau din sud-vest, vest şi nord-vest (de la Turnu Măgurele, Craiova, Piteşti, Târgovişte); din nord şi nord-est (Ploieşti – mai târziu Braşov – Buzău, Brăila); din est şi sud-est (de la gura Ialomiţei, de la Silistra); de la sud (Olteniţa, Giurgiu) serveau întreg spaţiul geografic al Ţării Româneşti, estul Peninsulei Balcanice, Dobrogea şi gurile Dunării. Ele se încrucişau în toate timpurile când Peninsula Balcanică era unificată (Imperiul lui Alexandru Macedon, Imperiul Roman, Imperiul Bizantin, Imperiul Otoman) în centrul Câmpiei Române.

Desigur – ca în toate treburile omeneşti şi, destul de frecvent, şi ale naturii –, un rol a jucat şi întâmplarea. Răspântia de drumuri la care a apărut şi s-a dezvoltat oraşul Bucureşti putea să se formeze mai în susul sau mai în josul actualului centru de la biserica Sf. Gheorghe. Putea să fie aleasă gâtuirea cea mai strâmtă (sub 400 m) dintre colina Mihai Vodă şi „gruiul" din capătul sudic al Căii Victoriei de azi, unde până nu de multă vreme se afla un palat brâncovenesc, sau, şi mai amunte – în gâtuirea puţin mai largă de la Cotroceni etc. A fost preferată totuşi lunca de peste 1 km lărgime, tăiată până la jumătatea secolului al XIX-lea de mai multe gârle şi parte mlăştinoasă, prin care trece, pe lângă colina Radu Vodă, Calea Şerban Vodă, fost drum al Giurgiului sau Podul Beilicului, pe unde intrau în capitală „beii" (domnitorii) trimişi de turci. Venind de pe malul înalt din dreapta Dâmboviţei, „Podul Beilicului" dădea în Uliţa Curţii Vechi (numită mai târziu Uliţa Franţuzească, apoi Str. Carol, apoi 30 Decembrie, astăzi Franceză). S-ar putea însă ca tocmai dificultăţile trecerii prin lunca mlăştinoasă – faţă de uşurinţa cu care se trecea de pe un mal pe celălalt la Mihai Vodă – să fi sugerat alegerea acestui vad al Dâmboviţei.

De altfel, concomitent a existat (cum arată vechimea satelor şi mahalalelor de aici) o răspântie importantă şi aici, sub Dealul numit mai târziu al Spirii. Într-adevăr, aici se întâlneau drumurile mari care veneau dinspre Turnu Măgurele, Craiova, Piteşti, Târgovişte – acestea

din urmă, prin ramura lui sudică de pe Calea Victoriei, de la întâlnirea cu Calea Griviţei (Calea Târgovişte). Această răspântie a fost însă „valorificată" economic, Târgul de Sus (de pe locul Băncii Naţionale de azi şi al Poştei, respectiv Muzeu de Istorie Naţională) – abia în secolul al XVII-lea, adică două secole mai târziu decât cel „de Jos", de la Sf. Gheorghe.

S-au format, aşadar, încă de la începutul organizării spaţiului geografic bucureştean, două răspântii mari de drumuri: una în est, preferată pentru că servea, direct şi indirect, legăturile cu Constantinopolul, devenit Istanbul; a doua, dominată de fluxul de populaţie din Oltenia, vestul Câmpiei Muntene şi dealurile nord-vestice, pe drumul străvechi al Argeşului. Aici îşi aveau „curţile" boierii cantacuzini, brâncoveni, buzeşti, toţi din Oltenia. Curtea domnească separa cele două centre pe care avea să le unească mai târziu, din secolul al XVI-lea, actuala Stradă Lipscani (numită şi ea, odată, Uliţa Mare).

Multă vreme nu a putut fi precizat locul cetăţii şi nici al primei aşezări cu numele de Bucureşti. Cetatea a fost pusă când la Radu Vodă, când la Mihai Vodă, pe dealurile respective care domină lunca inundabilă. Este drept că pe spinarea lor au fost descoperite urme de folosire încă din Paleoliticul superior şi, mai târziu, dovezi de întărire, dar săpăturile recente din cadrul Curţii Vechi nu mai lasă nici o îndoială că aici, pe malul stâng al Dâmboviţei, aproape de confluenţa cu gârla Bucureştioarei, ce venea din Lacul Icoanei, Vlad Ţepeş şi-a ridicat cetate şi, înaintea lui, poate Mircea cel Bătrân, o cetăţuie de pază.

Relieful şi natura terenului nu par să justifice alegerea acestui loc, dar, în faţa dovezilor istorice şi arheologice, trebuie să admitem acest fapt. Un istoric rămas prea puţin cunoscut, Enache Ionescu, a avut această intuiţie. Iată ce scria el în *Bucureştii, schiţă istorică*, publicată de căpitanul Mihai Pântea în *Ghidul Bucureştilor* în 1920:

„Primele întăriri trebuie să fi fost pe punctul cel mai înalt şi râpos, care n-a putut fi pe partea dreaptă a Dâmboviţei, cu vetrele atât de înguste de la «Radu Vodă» sau «Dealul Mitropoliei» sau piciorul de deal de la Mihai Vodă, cum s-ar părea după înfăţişarea de azi a locurilor, ci dincoace, pe stânga, râpa cea mai înaltă şi mai apărată din trei părţi de săpăturile apelor Bucureştioarei şi Dâmboviţei,

cam între teatrul Jigniţa şi Piaţa Florilor de azi. Pe lângă aceste avantaje ale unor sigure şi naturale apărări înspre răsărit şi miazăzi, vasăzică tocmai de unde venea pericolul cel mai mare al turcilor, împotriva cărora se ridica cetatea, râpa aceasta mai prezenta şi foloasele unei întinse vetre spre apus şi miazănoapte, deci loc bun mai întâi pentru poposirea carelor negustorilor şi, foarte curând, a hanurilor şi dughenelor de zid statornic care vor forma sâmburele viitoarei capitale a României, miezul Bucureştilor".

Fără îndoială, trebuie aduse unele precizări, corectări şi completări asupra reliefului şi celorlalte condiţii invocate de autor. Este o exagerare când vorbeşte de râpa de pe stânga Dâmboviţei şi de o piedică pe care o reprezenta o vâlcea ca Bucureştioara; dar, cum se afirmă la p. XI, „tăpşanul acesta cuprins între smârcurile Dâmboviţei şi ale Colentinei, tăpşan înconjurat din toate părţile de vestitul Codru al Vlăsiei, reprezenta un loc ideal pentru adunarea drumurilor şi desfăşurarea viitoare a unui târg". Judecând însă după actualul aspect al terenului, ne îndoim de puterea intuiţiei întemeietorilor. Este vorba însă de situaţia de acum peste 500 ani. Pe atunci, lunca largă a Dâmboviţei, inundabilă, cu gârle, lacuri şi smârcuri, dominată la distanţe mici de grădişti (Mihai Vodă, Patriarhia) – tot atâtea puncte de scrutare a orizontului până departe –, însemna pentru tehnica acelor vremi posibilităţi de supraveghere şi apărare. Pădurea masivă era şi ea o garanţie care oferea ocrotire, iar prin potecile şi drumurile ei, cunoscute bine numai de localnici, proteja retragerea nestânjenită spre dealuri şi munţi. Cetatea (şi târgul) Bucureştilor nu se sprijinea în primul rând pe râpa Dâmboviţei, ci pe smârcurile luncii şi pe împrăştierea liberă a drumurilor şi potecilor în toate direcţiile, la adăpostul codrului Vlăsiei. Mircea cel Bătrân, şi Vlad Ţepeş văzuseră bine, aşadar, când au ales şi întărit aici, pe malul stâng, cetatea de scaun care trebuia să ocrotească târgul Bucureştilor, de peste Bucureştioara. Aşa cum poate procedase şi Dromihete împotriva oştirilor lui Lisimah al Macedoniei, venite tot pe drumurile către Dunărea de Jos, pe care aveau să-l urmeze mai târziu romanii, bizantinii şi turcii. Repetăm, „recurenţe" de geografie istorică.

Firește, nu putem pune pe seama întemeietorilor gândul că ar fi întrevăzut dezvoltarea aici a unui oraş mare ca Bucureştii de azi,

dar că au văzut în răspântia complexă de drumuri de aici condiţii bune pentru organizarea, ocrotirea şi dezvoltarea unui târg, acest merit li-l putem recunoaşte. Pare curios faptul că au folosit în acest scop gâtuitura strâmtă de la Mihai Vodă. Bună pentru legăturile paşnice între cele două maluri ale văii: ea ne apare ca mai puţin indicată pentru apărare, tocmai deoarece era uşor de trecut[1]. Ridicată între cele două mari răspântii de drumuri (cea de la Mihai Vodă şi cea de la Sf. Gheorghe), cetatea de scaun a Bucureştilor întreţinea legături directe cu boierimea din vest şi cu negustorimea şi meşteşugarii din est, grupaţi în singurul târg din secolul al XV-lea – al XVI-lea, „Târgul Dinăuntru" de la Sf. Gheorghe Vechi.

Se poate dovedi că atât cetatea, cât şi târgul şi-au luat numele de la satul „Bucureştii", aflat tot aici şi înaintea acestora. Legenda îl socoteşte pe Bucur Ciobanul ca întemeietor al satului cu acest nume. Nu avem nici un motiv să ne îndoim de adevărul istoric cuprins în legendă, căci existenţa unui „moş" întemeietor al satului cu acest nume – fie el numai cioban, ori crescător de oi şi plugar în acelaşi timp – nu ar fi nimic excepţional în materie de întemeiere şi numire a satelor la români. De discutat rămâne numai locul unde „moşul Bucur" a pus temelia primei gospodării, din care avea să se dezvolte satul Bucureşti. Avem motive – mai mult de ordin geografic, dar şi istoric – să afirmăm că întemeietorul acestui sat a ştiut să-şi aleagă locul: „ostrovul" dintre cele două braţe ale gârlei Bucureştioara, care, pornind din Lacul Icoanei, ajungea într-un lac aflat în spatele Spitalului Colţei de azi (Lacul de la Carvasara, adică de la Vamă sau lacul Şuţului), iar de aici se desfăcea în două: un braţ urma aproximativ Străzile Gen. Florescu, Calomfirescu, Iuliu Baraş, Labirint şi ieşea în Dâmboviţa peste drum de colina Radu Vodă; al doilea se strecura pe lângă Calea Moşilor (şi zidul cetăţii Bucureşti) şi, prin pitoreasca uliţă a Bazacăi de altădată, se deschidea în

[1] Această îngustare a Văii Dâmboviţei a dispărut în urma amplelor lucrări de demolare de străzi şi cartiere bucureştene şi de rectificare a reliefului malului său drept, efectuate în anii '80, în perimetrul actualului Palat al Parlamentului. Grădiştea pe care era situată mănăstirea Mihai Vodă a fost rasă după tranolarea mănăstirii spre est la 249 m distanţă şi coborârea ei pe verticală cu 6,2 m. (n. ed).

Dâmboviţa lângă fostele hale centrale. Este ştiut că multe dintre apele mai mici îşi iau numele de la satele prin care curg. Logic, aşadar, şi Bucureştioara şi-a luat numele de la un sat cu numele de Bucureşti. Iar dacă atât cetatea, cât şi aşezarea aflate în cursul inferior al Bucureştioarei se numeau Bucureşti, înseamnă că tot aici au aflat ele şi vechiul Bucureşti, aproximativ pe la Sf. Gheorghe Vechi, unde a fost şi cel dintâi târg al Bucureştilor. Nu avem nici o dovadă documentară că aşa au stat lucrurile, dar documentar sunt cunoscute cetatea şi târgul, care nu puteau să-şi ia numele decât de la un sat existent aici înaintea lor. Simplă problemă de logică şi de bun-simţ (Mihăilescu, Dragomirescu, 1977).

De la această răspântie de drumuri mari şi vechi – unde vecine se aflau un sat, un târg şi o cetate, toate purtând numele de Bucureşti – a pornit oraşul de astăzi. El s-a întins de la început pe câmpul în urcuş domol dintre Dâmboviţa şi Colentina, cu pătrunderi pe lunci numai în dreptul câtorva vaduri prin care treceau radiar drumurile principale dinspre Dunăre: cel din capătul sudic al Căii Victoriei, pe „Podul Cilibiului" (strada Apolodor de azi); cel din dreptul Curţii Vechi (pe Calea Rahovei), care străbătea aici un ostrov între braţe ale Dâmboviţei; cel folosit de „Podul Beilicului" (Calea Şerban Vodă), al Mânăstirii din secolul al XVI-lea, Sf. Ecaterina).

Totdeauna au existat însă în apropiere – pe moşia târgului sau pe moşiile proprii –, la distanţe mai mici sau mai mari, sate în afara oraşului. Unele apar în documente, altele pot fi „deduse" după ghemurile de străzi pe care sistematizările şi rectificările din ultimul secol nu le-au putut înlătura cu totul. De aici interesul pe care îl prezintă – pentru înţelegerea texturii stradale şi pentru urmărirea creşterii în etape a vetrei oraşului – o analiză a reţelei de străzi actuale, comparată cu cea de pe planul Borroczyn (jumătatea secolului al XIX-lea sau chiar de pe un plan actual.

Analiza reţelei de străzi

Arterele radiare

Sunt de luat în consideraţie mai întâi arterele radiare, adică drumurile mari de legătură:

– cu fosta capitală a Ţării Româneşti, Târgovişte, drum care intra în Bucureşti pe actuala Cale a Griviţei (Drumul Târgovişte), pentru a ajunge în „Târgul Dinlăuntru" de la Sf. Gheorghe Vechi, fie prin Podul Mogoşoaiei (Calea Victoriei), deschis spre Ploieşti-Braşov târziu, în vremea Brâncoveanului, fie pe o scurtătură care urma străzile numite azi General Budişteanu, Luterană, Câmpineanu;

– cu Piteştii, pe Podul de Pământ (Calea Plevnei);

– cu Alexandria, Turnu Măgurele, Craiova pe Calea Rahovei (Drumul Craiovei);

– cu Giurgiu pe Calea Şerban Vodă (Podul Beilicului sau Drumul Giurgiului);

– cu Olteniţa, printr-o derivaţie din Drumul Giurgiului, dar şi direct prin Calea Văcăreşti, una dintre cele mai vechi străzi ale Bucureştilor (Drumul Olteniţei);

– cu Silistra prin Calea Călăraşi sau a Vergului (Drumul Silistrei);

– cu Buzăul, Brăila, Moldova prin Calea Moşilor (Podul Târgului din Afară, Drumul Moldovei, Drumul Brăilei).

Toate aceste artere mari de circulaţie îşi păstrează de secole, poate chiar de milenii – traseele iniţiale, cu alte cuvinte ele reprezintă permanenţe de legături înlăuntrul Ţării Româneşti, precum şi ale acesteia cu ţările vecine. Desigur, au avut loc modificări de amănunt, şi mai ales dotări corespunzătoare cerinţelor şi tehnicii diferitelor epoci, li s-au adăugat căile ferate – obişnuit, în paralelă –, unele artere noi ca traseu sau aproape noi (de pildă, magistrala recentă spre Piteşti), dar acestea confirmă mai degrabă permanenţa geografică a „locului central" Bucureşti într-o câmpie întinsă, lipsită de accidente pe care să nu le fi putut birui chiar tehnicile din secolele trecute.

Dar structura radiară nu a rezultat nici în cazul Bucureştilor numai din relaţiile la mare distanţă. Un rol important au jucat, în vremurile anterioare şi chiar în cele mai apropiate de noi, legăturile necesare între vatra târgului (mai târziu a oraşului) şi moşiile

voievozilor, boierilor, mănăstirilor din jurul Bucureştilor, până în Mostiştea, Vlăsia nordică, Valea Argeşului, Balta Dunării din sudul judeţului Ilfov.

Dacă, de pildă, drumul către Giurgiu, cel către Silistra sau Turnu Măgurele au ajuns să fie mult mai frecventate după consolidarea stăpânirilor turcilor în Balcani, numeroase alte drumuri de ţară sau poteci în pânză deasă – în afara drumurilor mari – duceau în aceleaşi direcţii, în lunca cea largă, cu sate în serie, a Argeşului, în latul câmpului dintre Dâmboviţa şi Sabar (Câmpul Câlnăului) sau în lungul acestuia, prin păşuni, ogoare, vii şi livezi porneau drumuri din fiecare sat de pe Argeş, Sabar, Câlnău către târgul Bucureştilor, ducând produsele moşiilor boiereşti sau oferind diferite servicii, potrivit unei tradiţii seculare.

Unul dintre cele mai vechi era Drumul Domneştilor, sat situat pe Ciorogârla. Drumul Domneştilor, actuala Cale 13 septembrie, cobora către Târgul Bucureştilor Dealul Spirii, în mahalaua Postăvari din secolul al XVI-lea. Apoi, prin proprietăţile Cantacuzinilor, ajungea, sub numele de Podul Cilibiului (azi Str. Apolodor) în capătul de sud al Podului Mogoşoaiei. Foarte frecventat, cu două hanuri pe el până în secolul al XVIII-lea, el lega „Târgul de Sus“ al Bucureştilor de satele Cantacuzinilor şi ale altor boieri dinspre Ciorogârla, Sabar şi Argeş, sate de unde veneau mărfuri (grâne, vite, fructe, vin) şi muncitori, de obicei necalificaţi. Mahalalele Postăvari, Schitul Maicilor, Antim, Sfinţii Apostoli s-au dezvoltat datorită tocmai acestei poziţii geografice pe unul dintre cele dintâi drumuri radiare ale Bucureştilor. Importanţa lor a scăzut însă de când centrul principal de activitate al oraşului s-a deplasat către nord şi nord-vest. Drumul Domneştilor nu intră în categoria celor de interes naţional, ori chiar internaţional (ca Drumul Craiovei ori Giurgiului, de pildă). Surplusul de populaţie şi produse din părţile Argeşului de Jos însă l-au ţinut secole de-a rândul la un nivel ridicat, care – între anumite limite – se menţine şi azi.

Funcţie regională asemănătoare mai îndeplineau şi alte drumuri radiare: *Drumul Dudeştilor* de pe moşia boierilor Dudeşti; *Drumul Văcăreştilor*, care ducea în satul şi mănăstirea boierilor Văcăreşti; *Drumul Olteniţei*, desfăcut din al Văcăreştilor şi ducând la moşia

boierilor Herăşti de pe Argeş, la marele sat Hotarele şi, până la urmă, în viile şi cherhanalele de la Greaca, deasupra Bălţii dunărene.

Tot din „Târgul Central" sau din apropierea lui erau numeroase drumurile radiare către est: spre Căţelu şi spre Glina (cu celebrele urme ale unei civilizaţii neolitice); spre Mărcuţa, Pantelimon şi Cernica (ambele desprinse din Drumul Silistrei). Către nordul oraşului, alte drumuri, pornite în evantai dinspre centru, duceau la sate astăzi înglobate în acesta (la Herăstrău, Floreasca, Tei, Plumbuita). Tuturor le corespund şi azi străzi vechi, însă cu nume neîncetat schimbate de circa un secol încoace: Dorobanţi, Dionisie Lupu, Tudor Arghezi, Calea Floreasca, Str. Polonă, Str. Alexandru Sahia (astăzi Jean-Louis Calderon), Str. Tunari, Str. Vasile Lascăr, Str. Viitor, Str. Toamnei. Trei dintre acestea, prin vechea stradă a Scaunelor (de măcelari de pe gârla de altădată a Bucureştioarei), ajungeau la Sf. Gheorghe Nou, în dispărutul „Târg al Cucului"; celelalte (Tunari, Viitor, Toamnei) se pierdeau în străzile încâlcite ale Mahalalei Armeneşti, situată şi ea în imediata apropiere a „Târgului Central".

Situaţia era diferită în vestul gâtuirii de la Mihai Vodă. Aici, ca şi azi, centrul de convergenţă a străzilor se află în gâtuitura respectivă, unde drumul care venea de la Capul Podului (Piaţa Victoriei) prin Străzile Buzeşti, Popa Tatu, Schitu Măgureanu se întâlnea cu Străzile Uranus, Izvor, Mihai Vodă şi Lipscani. Dincolo de acest nod de drumuri, spre apus, străzile se pierdeau – chiar către sfârşitul secolului trecut – în grădinile şi păşunile luncii Dâmboviţei, largă aici de peste un kilometru, pe alocuri mlăştinoasă şi periodic inundată.

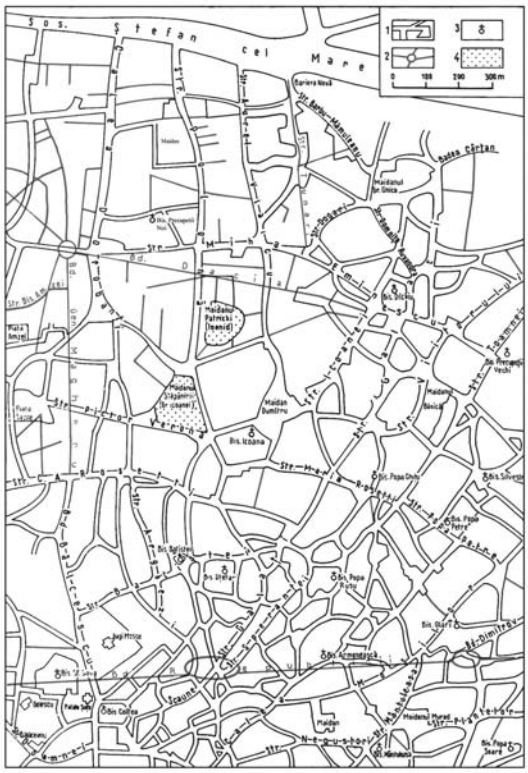
Pe dreapta Dâmboviţei, sus pe câmpul înalt al Cotrocenilor şi Lupeascăi, pe pintenul unde în secolul al XVII-lea fusese ridicată o mănăstire, se afla un al doilea punct de convergenţă a drumurilor dinspre sud-est. Aici se întâlneau actualele artere Panduri, Sebastian, Drumul Sării dinspre nord şi nord-est; Şoseaua Grozăveştilor (sat cu moşia întinsă odată până către Herăstrău); Şoseaua Cotrocenilor (simplă uliţă cu circa 100 de ani în urmă), care, prin altă uliţă (azi Str. Mircea Vulcănescu şi Ştefan Furtună), ajungea la Drumul Târgoviştei (Calea Griviţei) şi, în sfârşit, dinspre vest şi nord-vest, fără străzi definite pe luncă, drumul venea de la Chiajna (legătura

stabilită cu centrul s-a făcut din această direcţie abia după deschiderea Bulevardului Cotroceni-Obor).

Nici răspântia de la Mihai Vodă şi nici cea de la Cotroceni nu au generat însă concentrări comerciale şi de meseriaşi comparabile cu cele din „Târgul Central", şi nici chiar cu unele din „târgurile de cartier".

Arterele circulare

Ca orice aşezare de răspântie în teren deschis, şi vatra oraşului Bucureşti s-a dezvoltat spontan după un plan radiar concentric (fig. 10). Pe planurile mai vechi ale oraşului (Ernst şi Purcel de la sfârşitul secolului al XVIII-lea, Borroczyn de la jumătatea secolului



al XIX-lea), dar chiar cu ajutorul celor actuale, se observă vechile şosele de centură, puţin depăşite la începutul secolului al XX-lea, dar care pot fi „reconstituite“ şi pentru secolele al XV-lea – al XVIII-lea. În acest scop, nu trebuie să ne luăm însă după numele străzilor, ci după traseul lor, şi să ţinem seama de un fapt istoric: ceea ce erau burgurile medievale din centrul şi vestul Europei, cu porţile lor întărite şi păzite, în târgurile de la noi – în afara curţii domneşti şi, în unele cazuri, de unele curţi boiereşti – era drumul de margine, un fel de linie de rocadă, cu bariere (străji) la intrarea în oraş a principalelor drumuri radiare. O dată cu creşterea în suprafaţă a vetrei, apăreau noi centuri, cu bariere unde se plăteau taxe pentru mărfurile intrate în târg. Situaţia aceasta a durat până la sfârşitul secolului al XIX-lea, de când a dispărut ori s-a atenuat foarte mult sistemul drumurilor circulare de margine (care urmăreau şi alt scop, niciodată atins, acela de a opri întinderea nemăsurată a vetrei oraşului).

Cea mai veche informare documentară asupra unei astfel de încercări gospodăreşti datează de pe vremea lui Mircea Ciobanul (care a domnit, cu întreruperi, între 1545 şi 1559). E vrednic de amintit faptul că acest domnitor a înconjurat târgul cu trunchiuri de copaci (din Vlăsia vecină), legaţi între ei prin grinzi transversale fixate prin cuie de lemn (v. călătorul francez Pierre Lescalopier, citat de Fl. Georgescu şi colab., *op. cit.*, p. 99). Curtea Domnească, întărită cu ziduri de cărămidă şi piatră, se afla către mijlocul acestei împrejmuiri, iar intrarea în târg se făcea prin porţi corespunzătoare marilor drumuri radiare. Nu s-a mai păstrat, cum era şi firesc, nimic din acest ocol, dar aceste „centuri“ se pot deduce cu totul aproximativ din străzile de rocadă cele mai apropiate de cetatea de scaun: Lipscani, Decebal, Sf. Vineri (pentru jumătatea secolului al XV-lea, sau – pentru 1550 – Doamnei, G-ral Florescu, Calomfirescu, Udrişte, Negru Vodă, Bibescu Vodă, Sfinţii Apostoli, Brutus, Ilfov (care dă în piaţa de la întâlnirea străzii Mihai Vodă cu Lipscani). Această presupusă linie de centură poate fi urmărită şi pe planul Borroczyn, ceea ce nu înseamnă că ea reprezintă mai mult decât un reper al întinderii vetrei târgului Bucureşti din acea vreme, cuprinsă între sfârşitul domniei lui Vlad Ţepeş şi cea a lui Mircea Ciobanu (Mihăilescu, 1915, 1935, dar mai ales C.C. Giurescu, 1966, harta 2). De reţinut rămâne astfel numai faptul că drumurile circulare de

margine – confruntate cu alte indicii documentare sau geografice – pot ajuta la precizarea extinderii în etape a vetrei Bucureştilor, şi aceasta pentru că aceste trasee s-au păstrat de obicei, cu modificări de amănunt, în textura de azi a reţelei de străzi bucureştene. Faptul apare din ce în ce mai clar pe măsură ce ne apropiem de secolul al XX-lea (dar nu şi în timpul acestuia).

A doua centură, din vremea lui Mihai Viteazul (1593-1601) – vizibilă pe harta de acum peste 120 de ani şi chiar pe un plan actual –, urma cu aceeaşi aproximaţie convenită Str. Brezoianu de la întâlnirea ei cu Str. George Vraca cu străzile Bateriilor (sub Dealul Spirii), Justiţiei, Principatele Unite, Oiţelor, Căuzaşi, Labirint, Iuliu Baraş, Hristo Botev, Tudor Arghezi, Batiştei, Câmpineanu. Latura nordică (Câmpineanu-Batiştei) e mai clară ca linie de centură decât traseul neregulat al uliţelor rectificate la sfârşitul secolului al XIX-lea, când, prin 1892, a fost tăiat „Bulevardul cel Mare", cum îi spuneau odată bucureştenii Bulevardului Cotroceni-Obor. Vechimea mănăstirilor Sărindar şi Sf. Sava pledează şi ea în favoarea unei centuri mai nordice decât cea propusă de C.C. Giurescu (1966).

A treia centură – din vremea lui Matei Basarab (pe la jumătatea secolului al XVII-lea) – era formată, foarte probabil, în nord de străzile Ştirbei Vodă şi Sălciilor sau Maria Rosetti. Menţiunea documentară că în timpul lui Matei Basarab exista o barieră lângă biserica Kreţulescu (unde se afla un „puţ cu zale"), deci aproape de întâlnirea străzii Ştirbei Vodă cu Calea Victoriei, şi tradiţia că în apropierea Străzii Maria Rosetti a fost un cimitir[1] confirmă realitatea unei margini de oraş aici. Latura estică a oraşului era mai complicată, pentru că aici s-au păstrat mai multe străzi de legătură între străzile radiare (Teilor, actuală Vasile Lascăr, Moşilor, Călăraşi, Dudeşti, Văcăreşti). Cea mai apropiată de centura anterioară (din 1600) şi confirmată prin altă menţiune documentară (barieră la Biserica cu Sfinţi), tot din vremea lui Matei Basarab, este indicată de străzile actuale I.L. Caragiale, Italiană, Paleologu, Mântuleasa, Mircea Vodă, Olteni, Florilor până la Calea Văcăreşti. Aceasta era, probabil, limita oficială a oraşului către mahalaua armenilor, neînglobaţi în raza

[1] Comunicare verbală Şerban Dragomirescu.

oraşului deoarece... erau schismatici. Cum însă pe noi ne interesează aici ocuparea reală, cu străzi şi case, a vetrei oraşului, centura vetrei Bucureştilor trebuie împinsă mai spre est, peste Mahalaua Armenească, corespunzătoare şi acum unei reţele de străzi foarte încâlcite, precum şi seria mahalalelor-sat, locuite de precupeţi, negustori mărunţi, numeroşi meseriaşi, din lungul „Podului Târgului din Afară", ocupaţii ale căror nume s-au păstrat în numele unor străzi existente şi azi (Olari, Oţetari, Mătăsari, Agricultori, Negustori, Franzelari etc.). Este indicată astfel o altă linie de margine, cel puţin până în străzile Latină, Armenească şi cel mult până la străzile Popa Petre (care face bucla spre sud în prelungirea Străzii Maria Rosetti), Sf. Ştefan, Remus, Romulus, Florilor, până în Bulevardul Mărăşeşti. Cu această arteră – rectificare a unei vechi uliţe vizibile pe planul Borrocyzn – limitând un spaţiu lacunar cu caracter mai mult rural – din capătul vestic al Bulevardului Mărăşeşti, continuă prin Str. Justiţiei, fragmentul sudic al Str. Antim şi prin foasta stradă a Bateriilor, apoi, pe sub poala estică a Dealului Spirii, până în Str. Mihai Vodă, unde centura vestică se închidea, urmândStrada Uranus (capătul ei nordic) şi B-dul Schitu Măgureanu. Abia acum, în a doua jumătate a secolului al XVII-lea, mănăstirea Mihai Vodă este înglobată în oraş, rămânând în afara lui vechile mahalale-sat din Dealul Spirii şi din Izvor, despărţite de târg prin viile de pe câmpul înalt şi prin lunca mlăştinoasă jos, în vale.

Această a treia centură este un prim exemplu – documentar dovedit – de neconcordanţă între hotarul oficial (administrativ) şi întinderea reală a vetrei oraşului, relativ dens clădit în nord-est şi slab sau chiar foarte slab în sud şi vest.

A patra centură – aproximativ din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea – reprezintă un salt mai mare în creşterea oraşului, marcat prin numeroase străzi circulare. Ne oprim însă la cea mai clară, uşor de recunoscut şi azi. Actualele Străzi Mihai Eminescu şi Traian indică destul de fidel marginea oraşului din acea vreme. (La începutul secolului al XX-lea trăiau încă bătrâni care ştiau de la bunici că Strada Traian, de pildă, era o şosea cu şanţuri pe margine şi bariere, aşa cum aveau să arate mai puţin de un secol după aceea Şoselele Basarab, Ştefan cel Mare, Mihai Bravu) (v. Calist Botoşăneanu,

Biserica Delea Nouă). Gropile de nisip astupate aici erau încă arătate pe planul oraşului din prima decadă a secolului al XX-lea. Din Piaţa Romană, care avea să apară o dată cu deschiderea Bulevardului Colţei (azi Lascăr Catargiu), linia de centură făcea – prin străzile numite astăzi Nicolae Iorga şi Sfinţii Voievozi – o buclă spre nord, deoarece – în urma deschiderii Drumului Braşovului prin Valea Prahovei, la începutul secolului respectiv – actuala Cale a Victoriei devenise o arteră de frunte, în lungul căreia vatra oraşului înainta tentacular printre curţi şi grădini întinse boiereşti, ori semirural (v. planul Purcel ridicat în a opta decadă a secolului al XVIII-lea şi care nu putea arăta o situaţie mult diferită faţă de cea din 1750). Prin capătul de vest, Strada Sf. Voievozi dădea în Drumul Târgovişte (Calea Griviţei), aproape de întâlnirea ei cu Strada Buzeşti, unde avea curând să apară una dintre cele mai vechi şi mai frecventate pieţe de cartier ale oraşului (Matache Măcelaru).

De la această răspântie putea fi considerată ca linie de centură Str. Berzei, care trecea printre viile, livezile, păşunile şi chiar culturile periferice vestice, de unde începea moşia satului Grozăveşti; suia apoi linia străzilor de azi Pârvan, Haşdeu şi Izvor (din satul acum înglobat în oraş) şi ajungea pe Câmpul înalt al Lupeascăi (numit mai târziu Dealul Spirii). De aici, legăturile între arterele radiare (13 Septembrie, vechiul Drum al Domneştilor, şi Calea Şerban Vodă, Podul Beilicului) care prelungeau tentacular oraşul se făcea printre vii, în lungul B-dului Tudor Vladimirescu şi Şoselei Viilor, iar din Calea Şerban Vodă, jos pe luncă, Str. Lânăriei – care urma în acea vreme o gârlă folosită la spălatul lânii – împlinea centura, ieşind în Str. Traian, lângă satul Greci, înglobat în oraş.

Planul ridicat de austrieci spre sfârşitul secolului al XVIII-lea, şi care indică o situaţie nu prea mult deosebită de cea din a doua jumătate a secolului, permite o precizare nu numai a marginilor vetrei, dar şi a zonelor sale structurale. Într-adevăr, poate fi urmărită pe acest plan partea relativ neîntrerupt clădită, aproape exclusiv pe partea stângă a Dâmboviţei. În vest însă – atât pe câmp, cât şi pe luncă – şi în sud, oraşul relativ închegat nu trecea de linia Străzilor Berzei şi Popa Tatu, Calea Plevnei, Sfinţii Apostoli, Artei, Bibescu Vodă, Cuza Vodă, Verzişori, până în Str. Lânăriei, adică pe dreapta

Dâmboviţei, nu prea departe de presupusul hotar al târgului din secolele al XV-lea – al XVI-lea, dintre Străzile Mihai Vodă şi Şerban Vodă. Ceea ce înseamnă confirmarea piedicii pe care lunca mlăştinoasă a Dâmboviţei o reprezenta în construirea masivă a vetrei oraşului aici, chiar până la începutul secolului al XX-lea, şi că traseele vetrei pentru secolul al XVII-lea şi începutul celui de-al XVIII-lea trebuie interpretate mai mult ca limite ale unei periferii rurale, decât ale „târgului" propriu-zis.

Situaţia nu era alta nici în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, până spre sfârşitul său, căci, dincolo de linia arătată în fig. 8 pentru oraşul relativ închegat în toate părţile, dar mai mult în vest şi sud, se întindea un spaţiu mai mult rural, acoperit de o reţea de străzi (puţine) şi poteci (mai multe) între vii, livezi, păşuni, şi culturi şi gospodării de ţară, înşirate tentacular în lungul arterelor radiare, ori grupate în vetre de sat sau mahalale-sat. Chiar înglobate oficial în poligonul oraşului (la sfârşitul secolului al XVIII-lea, când le putem urmări în ghemul lor de străzi), acestea nu şi-au pierdut structura, funcţiunile şi aspectul lor rural. Erau legate de oraşul propriu-zis prin tentacule clădite ale arterelor radiare, dar, între acestea, izolate de el în luncă prin păşunea, grădinile şi smârcurile acesteia, atât la intrarea Dâmboviţei în dreptul ariei clădite (până în Mahalaua Izvor), cât şi la ieşirea ei din jos de Filaret şi de „Podul Beilicului". Despre legături între suprafeţele clădite, masiv sau insular, pe cele două maluri înalte ale Dâmboviţei, se putea vorbi aşadar – la acest sfârşit de veac – numai în dreptul câtorva vaduri, între Dealul Spirii şi Radu Vodă. Cele mai importante erau: cel folosit de Calea Rahovei, care, prin Drumul Craiovei, făcea legătura cu populaţia deasă şi una dintre cămările de aprovizionare ale târgului (lunca Argeş-Sabar); al doilea, cel prin care trecea, în sus de Radu Vodă, Calea Şerban Vodă, ce ducea, prin Drumul Giurgiului, la Dunăre. De altfel, pentru tehnica acelor vremuri, cu drumuri şi mijloace de transport neîndestulătoare şi nu totdeauna sigure, prezenta mai mult interes folosirea luncii ca loc de păşune şi grădini de zarzavat ori pentru recreere, iar câmpul înalt, pentru vii, livezi şi culturi. Totuşi edilii acelor vremuri ţineau să fixeze limitele şi barierele târgului. Ele nu trebuie însă apreciate cu mentalitatea noastră urbanistică de azi, ci socotite simple repere aproximative.

A cincea linie de centură (spre jumătatea secolului al XIX-lea) poate fi uşor urmărită pe planul Borroczyn (care se găseşte în Biblioteca Academiei, la diferite scări). O imagine clară şi destul de precisă oferă şi harta topografică din 1857 (cunoscută sub numele de harta Satmari). Planul are la bază limitele fixate de Regulamentul Organic în 1834, dar le depăşeşte pe acestea în vest (C.C. Giurescu 1966). Şoselele de centură se văd şi astăzi modernizate, însă, pe oricare plan al Bucureştilor. Încep de la Dâmboviţa cu Şoseaua Grozăveşti, continuă cu Şoseaua Basarab (numită azi într-un sector Şoseaua Orhideelor şi în altul – până în Piaţa Victoriei – Nicolae Titulescu), apoi Iancu de Hunedoara (fost Bonaparte şi Ilie Pintilie), Ştefan cel Mare, Mihai Bravu, până la întâlnirea cu Calea Călăraşi, de unde linia de centură nu mai corespunde cu vatra închegată a oraşului, totuşi merge mai departe până în Strada Laborator, pe care o urmează, dă în Str. Lânăriei şi ajunge în Calea Şerban Vodă, de unde se identifică cu linia de margine a periferiei rurale de la sfârşitul secolului al XVIII-lea (Şerban Vodă, Şoseaua Viilor, B-dul Tudor Vladimirescu), pentru a se prelungi apoi către nord-vest pe traseul Şoselei Panduri şi al Bulevardului Geniului şi a închide ocolul, întâlnindu-se cu Şoseaua Grozăveşti la începutul Şoselei Cotroceni.

La data ridicării planului Borroczyn (1844-1846), ceea ce numim aici cam eufemic linie de centură era formată din artere aproape total neamenajate, şi nu pretutindeni fixate altfel decât ca o direcţie generală. Astfel, de pildă, Şoseaua Ştefan cel Mare, care avea o lăţime exagerată şi se pierdea prin păşunile satelor de pe Colentina sau sectorul dintre Cotroceni şi începutul Şoselei Panduri, pe unde se văd azi partea sudică a Şoselei Grozăveşti şi Bulevardului Geniului până de curând – sectorul ce lega Şoseaua Mihai Bravu cu Calea Şerban Vodă. Spre mijlocul secolului trecut era reprezentat prin două uliţe care străbăteau grădinile de zarzavat din lunca Dâmboviţei, menţionatele Străzi Laborator şi Lânăriei.

Şi totuşi, unsprezece ani mai târziu, cum arată harta Satmari din 1857 (scara 1: 57600 – fig. 8, în afara uliţei dintre Cotroceni şi Şoseaua Panduri şi a sectorului sud-estic din lunca Dâmboviţei, şoselele de centură erau bine fixate şi aveau în lungul lor sau aproape de ele bariere pentru plata accizelor: *Podul Mogoşoaiei* (în Piaţa Victoriei),

Herăstrău, Mândritul (la capătul Străzii Tunari, de unde pornea drumul spre Tei), *Moşilor, Iancului, Vergului* (unde Calea Călăraşi dă în Şoseaua Mihai Bravu), *Dudeşti* (aceasta însă în satul Izvorul Nou, din apropierea Şoselei Mihai Bravu, spre est), *Dobroteasa* (şi aceasta în afara centurii, sub Dealul Piscului, în vechiul sat Măicăneşti sau Cărămidarii de Jos, acum cuprins în oraş), *Beilicului* (pe centură, la întâlnirea Căii Şerban Vodă cu Şoseaua Viilor), *Caliţei* (la întâlnirea Căii Rahovei cu centura, aici formată de Şos. Viilor şi B-dul Tudor Vladimirescu), *Spirii* (pe Calea 13 Septembrie, la răspântia cu Şos. Panduri). De aici urmează un sector foarte lung (explicabil prin popularea slabă a luncii şi prin legăturile reduse, fără drumuri de acces pentru marele trafic, cu Câmpul Cotrocenilor. Prima barieră se întâlneşte tocmai în punctul unde Calea Plevnei străpunge Şoseaua Basarab. Se numea Bariera Podului de Pământ, după numele vechi al Căii Plevnei. Următoarea – şi ultima din serie – era foarte apropiata Barieră a Târgovişte, la întâlnirea Căii Griviţei (Drumul Târgovişte) cu B-dul Titulescu (fost Basarab). Chiar la începutul secolului al XX-lea Şoselele de centură acum definitivate, cu excepţia sectorului dintre Calea Dudeşti şi Calea Şerban Vodă (unde nici azi nu există o linie precisă, indicată printr-o arteră de circulaţie majoră), erau drumuri largi, pietruite şi mărginite de şanţuri.

Până la desfiinţarea taxelor pentru mărfurile intrate în oraş (la sfârşitul secolului al XIX-lea), liniile de centură a barierelor sau străjile lor aveau un scop fiscal, dar nu numai atât: ele erau şi o măsură luată contra întinderii „Târgului" faţă de aria lui periferică, dominant şi, până după 1860 (adică după Unirea Principatelor), aproape exclusiv rurală. Ea îşi păstrează însă şi astăzi importanţa ei istorică şi urbanistică, deoarece continuă să despartă două mari zone structurale şi funcţionale ale Bucureştilor: *zona interioară* (Oraşul Vechi), cu funcţia dominantă de servicii (comerciale, bancare, culturale, administrative centrale, politice), adică oraşul în sensul clasic al cuvântului, şi *zona exterioară* (nouă sau mereu înnoită), până cu mai bine de o sută de ani în urmă dominant rurală (vii, livezi, păşuni foarte întinse), iar astăzi dominant industrială.

Edilii de la jumătatea secolului trecut au căutat să fie prevăzători, închizând între şoselele de centură spaţii de rezervă pentru creşterea

oraşului propriu-zis. Astfel, în vest, depăşind limita fixată de Regulamentul Organic (aproximativ o linie în lungul Căii Plevnei, apoi prin Sf. Elefterie, până la Bariera Spirii) (fig. 8), au împins vatra oraşului administrativ până în şoseaua Grozăveştilor; iar în est au lăsat înăuntrul acesteia viile cuprinse în triunghiul închis de Str. Theodor Speranţia, Calea Vitan şi Şoseaua Mihai Bravu. Abia după 1920 însă aceste teritorii, mai rurale, au fost construite şi integrate de fapt oraşului interior (v., pentru aprecierea spaţiului urban şi a celui rural cuprins chiar în a doua jumătate a secolului al XIX-lea sub numele de Bucureşti, fig. 8). Marginea sistemului teritorial Bucureşti – format din „târg" şi periferie rurală acum mai bine de o sută de ani – era cu 0,5-2,5 km în afara şoselelor în nord şi vest, unde moşiile satelor respective înaintau foarte aproape sau până dincolo de centura administrativă.

În sud, teritoriul Bucureştilor, considerat cu periferia lui mai mult agricolă, se întindea dincolo de această linie de centură. Pe harta topografică Satmari, din 1857, sunt arătate astfel, dincolo de linia de centură, mai multe străzi care definesc marginile teritoriului oraşului: Sebastian-Ferentari-Şerban Vodă, Şoseaua Olteniţei şi, încă mai departe spre miazăzi, foarte apropiate de hotarul oraşului prin 1930, Străzile Drumul Sării, Petre Ispirescu, Calea Rahovei, Amurgului, Cârlibaba, Bachus, Toporaşi, Aluniş, care iese, acestea, în Calea Piscului. În est însă, pe teren ocupat tot de podgorii, în afara Drumului Murgului – într-adevăr, drum de margine – nu existau trasee importante de legătură între arterele radiare.

Perimetrul oraşului închis între şoselele de centură de la jumătatea secolului al XIX-lea a fost ultimul care încerca – fără succes – definitivarea administrativă a oraşului propriu-zis (zona exterioară, rurală putând fi asimilată cu ceea ce se numeşte astăzi regiunea suburbană). Au fost căutate însă alte sisteme care să corespundă acestui scop. În prima decadă a secolului al XX-lea fusese adoptat un poligon cu opt laturi, care închideau administrativ un spaţiu lung de circa 10 km între Ciurel şi Lacul Fundeni şi circa 9 km între Rondul II al Şoselei Kiseleff şi Văcăreşti. Nu avea nici o legătură cu întinderea reală a vetrei oraşului şi nici cu vreun accident de teren (în afară de latura nord-estică, care urma cursul Colentinei). Închidea o suprafaţă

de 5600 ha. Îndeplinea deci un rol strict administrativ, vatra clădită întinzându-se tentacular dincolo de laturile octogonului, mai ales către nord-vest şi către sud.

Următorul perimetru, fixat după 1920, mergea în nord până la calea ferată spre Constanţa, apoi, în dreptul satului Tei, cobora rectiliniu spre sud până în Colentina, pe care o urmărea ca şi precedentul până în sudul lacului Fundeni, de unde trecea, când înlăuntrul, când în afara vechiului poligon, pentru ca, ajuns în Drumul Sării, să meargă în lungul lui, apoi către vest, în axa B-dului Armata Poporului (azi Iuliu Maniu) până în dreptul stăvilarului de la Ciurel, de unde se îndrepta sinuos către nord, atingând Calea Griviţei puţin mai sus de întâlnirea ei cu B-dul 1 Mai (azi Ion Mihalache) şi cu calea ferată Constanţa. Cum se vede, noua limită a căutat repere de a fi clădită, perimetrul vetrelor de sat înglobate în oraş (Băneasa, Herăstrău, Florească în nord, Lupeasca, Şerban Vodă, Văcăreştii în sud); Cioplea şi Dudeştii nu fuseseră încă înglobate. Se ajunsese acum la o suprafaţă de aproape 10.000 ha. Ea a fost însă repede depăşită după 1948, aşa că acum – chiar din 1948 – a fost fixată, ca limită posibilă a întinderii vetrei oraşului, linia forturilor (un fel de revenire la sistemul centurilor), înăuntrul acesteia putându-se schiţa uşor, dar mereu mobil – limitele suprafeţei clădite fără întreruperi din vatra oraşului, faţă de vetrele şi moşiile comunelor suburbane. Rămâne însă valabilă, pentru depăşirea teritorială dintre oraşul vechi şi cel nou, centura vechilor şosele fixată cu circa 100 de ani în urmă (fig. 8).

Reţeaua de străzi secundare. În ochiurile reţelei de străzi radiare şi concentrice se înscrie haotic pe planurile oraşului Bucureşti de acum 120 circa 200 de ani, atenuată, dar încă vizibilă şi pe planurile cele mai recente, reţeaua de „uliţe“ secundare, strâmbe sau cu mari variaţii de lărgime în lungul lor, întrerupte de maidane şi totuşi oarecum organizată: anume o orientare spre noduri de concentrare (răspântii), de obicei în apropierea bisericilor, a unor fântâni sau mici „târguri“ de cartier (băcănii, cârciumi, ateliere de croitorie, cizmărie, frizerie, tâmplărie etc.). Este foarte interesantă de aceea, pentru cunoaşterea structurii vetrei Bucureştilor, o analiză ceva mai amănunţită a reţelei de străzi secundare.

Unul dintre cele mai încâlcite gheme de străzi este – ceea ce pare şi firesc – „Târgul Central“ de altădată şi chiar actual, cu toate rectificările şi lărgirile aduse vechilor uliţe de negustori şi meseriaşi; cu tot traseul larg şi drept al „Magistralei Nord-Sud, cu toate că pe locul fostei Curţi Domneşti au fost tăiate, încă de acum circa 100 de ani, trei străzi scurte şi strâmte (Covaci, Soarelui, Pasajul Bulgar). În vestul şi nordul „Târgului Central“ se află străzi vechi, strâmte, pe direcţii variate, până în Calea Victoriei şi Str. Doamnei: Str. Lipscani – cea mai comercială a oraşului din trecut şi din prezent, – Băcani, „Hanul cu Tei“ (refăcut acum în forma lui iniţială), Şelari, Stavropoleos (cu biserica, adevărată bijuterie de artă, aparţinând unei foste mănăstiri), Str. Poştei, Str. Măndineşti (fostă Str. Sf. Dumitru – biserică de jurământ, adică unde domnitorii depuneau jurământul la intrarea în domnie), Str. Tonitza (fostă Brâncoveanu). La nord de Lipscani, altele, tot dominant comerciale: Smârdan – în prelungire Eugen Carada –, cu instituţii bancare, Pasajul Bijuteria (fost Vilacrosse). În est, străzile scurte din jurul fostului „Târg Dinlăuntru“, având în centru biserica Sf. Gheorghe Vechi, ascunsă acum între prăvăliile de altădată şi de magazine universale. Abia mai târziu, în vremea lui Mircea Ciobanul, când se înfiripa în jurul Curţii Domneşti strada de negustori şi meseriaşi care avea să fie mai târziu Lipscani, apare, tot în apropierea marii răspântii de la Sf. Gheorghe, un al doilea târg, „Târgul de Jos“, lângă biserica Sf. Gheorghe Nou. Şi tot aici, în spatele aceleiaşi biserici, lângă lacul de la Carvasara, un al treilea târg, mai mic, „Târgul Cucului“, unde, după cum arată tradiţia, era şi un faimos loc de petrecere.

Cu vremea, toate aceste târguri din capătul estic al Străzii Lipscanilor au fost cuprinse sub numele de „Târgul de Jos“, în opoziţie cu „Târgul de Sus“, de la ieşirea Străzii Lipscani în Calea Victoriei. După definitiva părăsire a Curţii Vechi – şi a prăvăliilor şi „Hanului Manuc“, pătrunse în vechea ei incintă –, întreaga reţea complexă de străzi secundare de aici s-a numit, simplu, „Târg“. Până nu de multă vreme, bucureşteanul autohton, când spunea „mă duc în târg“, ştia că mergea la cumpărături undeva prin Lipscani, Smârdan, Str. Patriei, Decebal – unde şi azi se găseşte centrul comercial şi financiar al Capitalei.

Numai în sudul Curţii Vechi, dincolo de strada numită 30 Decembrie, şi acum Franceză, peste Dâmboviţa, unde, între gârle, era pe la jumătatea secolului al XIX-lea o mare încâlceală de uliţe sărace, situaţia a fost total schimbată în urma canalizării şi rectificării Dâmboviţei. Pe locul respectiv se desfăşoară acum „splaiurile" cursului Dâmboviţei acoperit cu beton, începând cu „Piaţa Splaiului" de la capătul sudic al Căii Victoriei – unde se înalţă azi blocul „Gioconda" cu 14 etaje – şi terminând cu Piaţa Unirii, cea mai întinsă piaţă a Bucureştilor, cu Halele Centrale. În această piaţă dau dinspre sud Calea Rahovei – veche arteră comercială – B-dul Regina Maria (G. Coşbuc – tăiat la începutul secolului al XX-lea), Calea Călăraşi (veche legătură spre Silistra), iar din nord una dintre uliţele mari de pe vremuri, numită odată Colţea, apoi Brâncoveanu, iar azi I.C. Brătianu.

În jurul nucleului central, cu funcţiune de scaun domenesc şi de târg, alte ghemuri de străzi între arterele principale continuă să păstreze – corectate sau nu – textura de altădată a străzilor orientate către una sau mai multe răspântii. Aceste ghemuri de străzi erau numite odată „mahalale" (termen turcesc), dar, de când cuvântul *mahala* a luat sensul de periferic, şi cel de mahalagiu, pe cel de un fel de hibrid între târgoveţ şi ţăran, sunt folosiţi pentru denumirea altor unităţi teritoriale ale oraşului termeni diferiţi: suburbie, parohie (pentru subdiviziunile bisericeşti), cartier, secţie poliţienească, azi secţie de miliţie. Este neîndoios că, în oraşul vechi, dinăuntrul şoselelor de centură – în parte şi dincolo de ea însă, până spre 1920 –, cartierele corespundeau de obicei parohiilor –, după care se numeau, de altfel (mahalaua Sf. Gheorghe Vechi, mahalaua Sf. Nicolae Şelari, mahalaua Popa Tatu ş.a). Astfel, reţeaua de străzi dintre B-dul G. Coşbuc, Calea Şerban Vodă şi Calea Văcăreşti, unde se aflau „jigniţele" domneşti, a dat numele ghemului de străzi din jurul bisericii Sf. Nicolae Jigniţa. În imediata apropiere, la o răspântie de drumuri încâlcite şi astăzi, dar mult mai mult în trecut (Şerban Vodă, Bibescu Vodă, Sf. Ecaterina, Cuza Vodă), se află mahalaua Sf. Ecaterina, formată în jurul mănăstirii din secolul al XVI-lea şi rămasă în afara oraşului până la începutul secolului al XVII-lea; iar în continuare, tot pe lunca din dreapta Dâmboviţei, foste sate din secolele al XV-lea

– al XVII-lea îşi trădează originea tot prin ţesătura neregulată a străzilor. Este vorba de mahalalele: Flămânzi – cu biserica Săracă – între strada Principatele Unite şi B-dul Mărăşeşti, până în Calea Şerban Vodă; Slobozia (lui Leon Vodă), dincolo de Calea Şerban Vodă, în jurul răspântiei formate de întâlnirea B-dului Mărăşeşti cu Străzile Leon Vodă, Rădăuţi (înlocuită acum de un sector al B-dului Dimitrie Cantemir) şi Str. Trofeelor, unde se află Biserica Slobozia. Mai spre est, dincolo de Str. Cuza Vodă, în jurul altei răspântii (Cuza Vodă, Mihnea Vodă, Verzişorii, Bucur) şi a Bisericii Sf. Niculae Tabaci, mahalaua Tabaci sau Broşteni (pe locul unui sat, Broştenii, probabil de Sus, pentru că nu mai există unul în josul Dâmboviţei, în josul bisericii Manu Cavafu, la o răspântie de străzi înfundate sau nu – Pustnicul, Gheorghe Şincai, Struguri, Manu Cavafu, Mocăncuţei, Broşteni, Cuza Vodă, Mocanului, Norilor, Lânăriei – alcătuind mahalaua Manu Cavafu sau Broştenii de Jos). În sfârşit, încă şi mai departe, către sud, la răspântia Calea Piscului –Calea Văcăreşti, în jurul bisericii, mahalaua Cărămidarii de Jos sau Măicăneşti (vechi sat din secolul al XV-lea, înglobat în oraş abia spre mijlocul secolului al XIX-lea).

Toate acestea erau pe dreapta Dâmboviţei, unde lunca – largă de 1-2 km, mereu umedă, dar mai puţin inundată decât în sus de Mihai Vodă şi cu pânza freatică abundentă la mică adâncime – a atras totdeauna culturile de zarzavat şi legume, sau chiar viile, livezile de pomi roditori, duzii pentru creşterea viermilor de mătase (Str. Livada cu Duzi). Sunt deci, până la un punct, explicabile vechimea şi frecvenţa satelor aici, poate înaintea întemeierii târgului Bucureşti.

Pe stânga văii, sus pe câmp, imediat în apropierea mahalalei de la Jigniţa, către sud, complexul de străzi (Rovine, Căuzaşi, Bravilor, Pitagora, Brumărel, Din Sârbi până în Calea Văcăreşti) corespunde satului Sârbi, din secolul al XVI-lea, azi mahalaua Sf. Niculae din Sârbi. În răsăritul ei, alt ghem de străzi (Dobroteasa, Anghel, Hameiului, Olteni), vechea mahala Dobroteasa, unde Pappasoglu punea satul Bucureşti (probabil traducând slavul „dobri" prin „bucurie"). În estul mahalalei Jigniţa, între Calea Văcăreşti şi Olteni, în jurul răspântiei străzilor Udricani, Iuliu Baraş (fostă Biserica Udricani), mahalaua

Udricani, a negustorilor care aveau legături cu „Udrii“ (Adrianopol); iar mai sus, mahalaua Olteni, în jurul răscrucii multiple Olteni, Mircea Vodă, Labirint şi al bisericii Olteni, ridicată în secolul al XVII-lea în margine de pădure (v. Florin Georgescu şi colab., *op. cit.*, p. 121). La nordul acesteia era vecină mahalaua Lucaci, într-o reţea de străzi complicate care înconjoară biserica Lucaci (cu mormântul lui Anton Pann). Se întindea aproximativ până la străzile Mircea Vodă, Călăraşi, Remus, Romulus, Labirint, Anton Pann. Revenind la vecinătăţile Târgului de Jos, ghemuri de străzi – unele rectificate (cum sunt cele de la Sf. Gheorghe, de pildă) – corespund unor vechi mahalale de mică întindere (Doamnei, Sf. Niculae, Şelari, Colţei, Sf. Gheorghe Nou, Răzvan, Stelea, Negustori, Sf. Mina, Mântuleasa). Aceasta din urmă se află la o răspântie multiplă păstrată destul de bine şi azi, în comparaţie cu cea de la jumătatea secolului al XIX-lea.

Analiza reţelei de drumuri secundare din jurul unor biserici – doar exemplificată mai sus – poate fi continuată cu aceleaşi rezultate în toată vatra oraşului diunăuntrul vechii linii de centură, fixată în jur de 1850. Nu avem de gând să o facem, mai ales că pretutindeni ghemurile de străzi au fost ori s-au păstrat suficient de clare. Sunt însă unele care merită să fie amintite, pentru că răsfrâng textura de uliţe ale unor sate vechi sau mahalale-sat înglobate în oraş. De pildă, Tirchileştii, în nordul oraşului, odată celebru prin... energia locuitorilor săi; Deluţa, din apropierea Barierei Vergului, sau mahalaleleasat Armenească – unde şi azi te poţi rătăci, atât de încurcate sunt străzile ei –, Popa Rusu, Visarion în nord, Schitu Maicilor, Albă Postăvari, Sfinţii Apostoli, Antim, Izvor, de o parte şi de alta a Dealului Spirii, iar pe spinarea acestuia mahalaua-sat, în acelaşi fel celebră ca şi Tirchileştii, Spirea (pe teritoriul moşiei Lupeasca).

Totuşi, pentru o mai exactă înţelegere a problemei continuităţii reţelei de străzi secundare în decursul veacurilor (sau, după un document mai sigur, în ultimii 120 de ani), vom analiza două sectoare caracteristice ale vetrei bucureştene prin suprapunerea reţelei de străzi actuale (după ghidul din 1969) peste harta Borroczyn (ridicată între 1844-1846).

Primul sector ales cuprinde o fâşie largă de circa 1,6 km, între Str. Academiei şi Str. Sf. Ştefan, cu capătul nordic la şoseaua azi Iancu

de Hunedoara, şi cel sudic la Sf. Vineri Herasca, deci în imediata apropiere a „Târgului Central“ (fig. 10).

Se vede pe planul Borroczyn (scara aproximativă 1:6000) cât de diferită este desimea străzilor după cartiere (maximă în „Târg“ şi în Mahalaua Armenească); cât de strâmbe, neegale ca lăţime, încâlcite sunt „uliţele“; cât de numeroase şi întinse maidanele (Maidanul Stăpânirii pe locul Grădinii Icoanei de azi, de circa 1,5 ha; Maidanul Petrachi, unde se află azi Grădina Ioanid, cam de aceeaşi întindere; Maidanul Dumitru, Maidanul Bănică Maidanul Gr. Ghica, Maidanul Popa Soare, nici unul sub 1 ha). Erau acestea spaţii mari neclădite, neîmprejmuite, acoperite sau nu de buruienile stepei, bătătorite de picioarele pietonilor şi ale copiilor, care găseau în ele nestingheriţi teren de joacă şi pentru sporturile vremii. Acelaşi plan arată foarte amănunţit şi casele, împărţirea proprietăţii, grădinile de legume, de pomi, culturile – mai ales de porumb (de altfel, ca şi azi în unele gospodării de la marginea oraşului). Pentru exemplificare, am păstrat în poligonul închis între Străzile J.-L. Calderon, Dumbrava Roşie, Corneliu Botez, Icoanei locurile din spatele celor 12 case indicate în plan pe o suprafaţă de cel puţin 4,5 ha. Casele, depărtate între ele la stradă cu cel puţin 50-60 m, ocupau întinderi infime faţă de curţi şi grădini. Se poate afirma, aşadar, că la vremea aceea, cam de la linia Străzilor J.-L. Calderon, Batiştei, Luca Stroici, Maria Rosetti, Spătarului, Calea Moşilor, până în B-dul Hristo Botev (Domniţei) către nord, vatra oraşului Bucureşti era ocupată în proporţie de circa 80-90% de maidane, străzi încâlcite şi strâmbe, când prea largi, când prea strâmte, curţi şi grădini disproporţionate. Către centru, în mahalalele boiereşti, erau indicate şi planurile „palatelor“ cu numele proprietarului. De pildă, pe locul Teatrului Naţional şi al Hotelului Intercontinental de azi, se găseau curtea şi casele lui Rallet şi Hagi Moscu. Peste drum de Spitalul Colţei, Palatul Şuţu (păstrat şi astăzi şi adăpostind Muzeul de Istorie a oraşului Bucureşti). Nu numai încâlceala străzilor, maidanele şi întinderea grădinilor au reprezentat grele probleme de rezolvat pentru edilii de mai târziu ai oraşului nostru, ci şi aceste curţi şi palate boiereşti, care au înfrânat iniţiativele urbanistice, pentru că era vorba în mod obişnuit de clădiri mari şi solide, nu totdeauna aşezate la loc potrivit pentru lărgirea

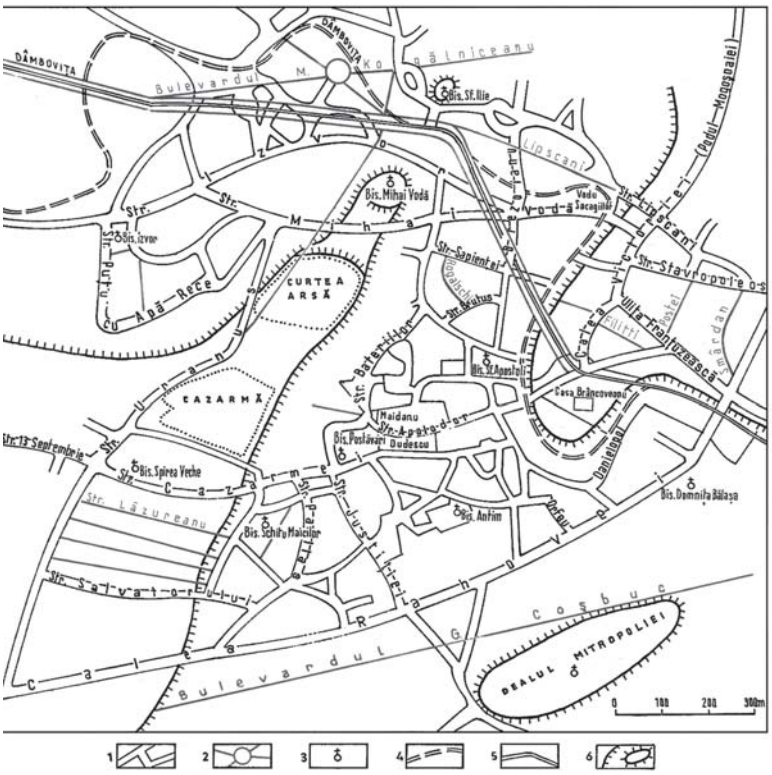
şi rectificarea străzilor, iar proprietarii lor aveau puterea să se opună exproprierilor în scop obştesc. Din fericire, domeniul public (străzi, maidane) putea servi planurilor de sistematizare fără prea multă cheltuială. Numărul şi întinderea lor erau destul de mari spre a reduce grija autorităţilor la rectificări limitate, uniformizări de gabarit pe traseul străzilor existente sau în cuprinsul maidanelor, acestea fiind folosite mai ales pentru crearea de pieţe, parcuri, scuaruri. Este astfel, în general, explicabil faptul că s-a păstrat atât de bine vechea textură stradală în cea mai mare parte a sectorului de care ne ocupăm aici (fig. 10). Tipice sunt în această privinţă mahalalele Armenească, Popa Rusu, Silvestru, Caimata, Scaune, reţeaua lor de străzi având şi astăzi aspectul unui fagure cu ochiuri neregulate. Cu foarte puţine excepţii (desfiinţarea câtorva străzi, trasarea altora – între care Bulevardul Cotroceni-Obor, sectorul numit azi B-dul Carol), textura vechilor străzi a rămas aceeaşi; fireşte, pe cât s-a putut, rectificată, uniformizată şi modernizată. Este unul dintre cele mai tipice cazuri, care ilustrează trecutul edilitar al Bucureştilor din vremea când populaţia se grupa pe „parohii", croindu-şi străzile cum îi venea la îndemână.

S-a petrecut aici totuşi o tulburare mai mare a „ordinii" vechi, şi aceasta a fost provocată de tăierea Bulevardului Cotroceni-Obor la sfârşitul secolului al XIX-lea. Unele străzi au dispărut; altele au fost scurtate, schimbându-li-se numele (de exemplu Str. Teilor, Str. Scaune); o serie de străzi, care duceau spre biserica Colţei, spre Lacul de la Carvasara şi în Târgul Cucului, au fost înglobate în terenul lărgit al Spitalului Colţei sau au fost cu totul altfel trasate, în formă geometrică (între Străzile General Florescu, Lipscani şi Cavafii Vechi, acestea rămase încă la fel ca în trecut).

Sectorul Sfinţii Apostoli, axat pe strada cu acelaşi nume, care leagă – aproximativ paralelă cu vechiul curs al Dâmboviţei – pe dreapta Calea Rahovei cu Str. Mihai Vodă, era străbătută (după cum arată planul Borroczyn) de două artere principale: una care, venind de la Domneşti de pe Ciorogârla, prin Calea 13 Septembrie, cobora Dealul Spirii pe Str. Cazărmii, străbătea un maidan mare (Maidanul Dudescului) şi, sub numele de Podul Cilibiului (aproximativ Str. Apolodor de azi), trecea peste bucla Dâmboviţei (dispărută în

urma canalizării) şi ajungea în Uliţa Franţuzească (numită astăzi Franceză). A doua, Str. Antim, pornea din Str. Sfinţii Apostoli de lângă Podul Cilibiului şi dădea spre sud în Calea Rahovei. În apropierea acestor străzi principale (care au rămas aceleaşi ca traseu) erau patru biserici vechi, din secolele al XVI-lea – al XVII-lea (Schitul Maicilor, Albă Postăvari, Sfinţii Apostoli, Antim), iar în jurul lor ghemuri de străzi mult mai strânse decât în cazul analizat mai sus. Şi maidanele erau mai puţine şi mai mici. Cu foarte puţine modificări, reţeaua de străzi din aceste vechi mahalale s-a păstrat întocmai. Nici chiar în nord, cu toată rectificarea albiei Dâmboviţei, nu se văd schimbări importante pe dreapta. Au fost doar instalate pe urmele cursului părăsit două străzi, care, luate împreună, amintesc vechiul traseu (străzile Poenaru-Bordea şi Danielopol). Se constată aceeaşi „rezistenţă" a ţesăturii de străzi dincolo, peste Dealul Spirii, în foarte vechea mahala Izvor (multă vreme sat situat în afara oraşului). A rămas şi curioasa stradă-potcoavă – Puţul cu Apă Rece – pe sub poala dealului. Singura intervenţie urbanistică importantă a fost aici, pe stânga văii, amenajarea Pieţei Naţiunilor Unite de la capătul sudic al Căii Victoriei, legată de Splaiul Unirii, peste albia acoperită de planşeu betonat, cu Piaţa mare, cum se numea altădată piaţa alimentară a Unirii. În schimb, rectificarea albiei Dâmboviţei şi deschiderea B-dul ui Cotroceni-Obor au adus modificări importante în textura şi structura străzilor dintre Str. Brezoianu şi Piaţa Kogălniceanu (cu totul nouă): străzi radiare pornind din această piaţă, totuşi fără a modifica vechiul traseu al Căii Plevnei (fostul Pod de Pământ). Cu toate acestea, şi în zona acestei pieţe au rămas aproape neatinse grupa de străzi (Liliacului, Bujorului, Simonide, Crăiţelor, Vicenţiu Babeş, Curiaţi) de pe dreapta Dâmboviţei rectificate, în mahalaua Izvor (fig. 11).

Sectorul vestic al „Oraşului Vechi" se află situat între şoselele de centură Basarab (Orhideelor şi Titulescu), Grozăveşti, Panduri, Buzeşti, Berzei, Vasile Pârvan, Haşdeu, Izvor. Aici se întindea – după planul Borroczyn – partea cea mai puţin construită a ceea ce am convenit să numim Oraşul Vechi. Sunt trasate înăuntrul acestui sector vestic două artere radiare de prim ordin: calea Plevnei, drum foarte larg de „pământ" cum i se spunea (pentru că, fiind de margine,



nu merita să fie podit cu grinzi, ca Podul Mogoşoaiei de pildă) şi Calea Griviţei (Drumul Târgovişteiei) şi două transversale: Str. Mircea Vulcănescu (în decursul timpurilor Farmazonului, G-ral Angelescu, Ştefan Furtună), între Calea Griviţei şi Cotroceni şi Str. Ştirbei Vodă între Calea Victoriei şi Calea Plevnei. Cele două străzi mari transversale se pierdeau în lunca Dâmboviţei, transformându-se mai mult în nişte poteci. Traseul lor de pe câmp a rămas însă neschimbat ca şi al celor două străzi radiare.

Între aceste străzi mari, pe câmp, dar mai ales pe luncă, planul arată mai mult pârtii decât străzi (cele mai clare, actuala Stradă Carol Davila, care urma marele meandru de la Sf. Elefterie şi ajungea în

Calea Plevnei; apoi un fragment din Str. Dr. Lister, care urca pe câmpul înalt până la Şoseaua Panduri. La acestea trebuie adăugate o serie de poteci şi uliţe din aglomerările locale de gospodării. Căci dominante erau aici păşunile, viile, culturile. Astfel a fost posibil în acest mare sector, mai mult rural, al „Oraşului Vechi" ca – păstrându-se traseul arterelor pincipale (între care Căii Plevnei i s-a putut asigura o lărgime neobişnuită nici chiar la marile bulevarde noi din centrul şi estul oraşului) – să fie amenajate spaţii întinse pentru parcuri şi terenuri de sport, pentru incinte industriale, pentru Gara de Nord – atunci aproape în marginea oraşului –, să fie parcelate şi să apară, anticipând asupra sistemului din periferia secolului al XX-lea, structura cadrilată sau radiar-concentrică a noilor cartiere. În felul acesta, sectorul cel mai „modern" pe plan urbanistic s-a dovedit în ultima sută de ani în partea vetrei oraşului, pe care Regulamentul Organic din 1831 o lăsase administrativ în afara acestuia. De aceea aici s-a putut opera ca într-un teren liber sau aproape liber, aşa cum s-au petrecut lucrurile în afara şoselelor de centură, unde urmele vechilor structuri de sat sunt singurele care se mai păstrează, copleşite însă de creşterea periferică a „Oraşului Nou" în ultima sută de ani şi mai ales după 1948.

*

Analiza comparată a reţelei de străzi ne conduce spre unele concluzii.

Vechea răspântie de drumuri, care a generat în secolele al XIV-lea – al XV-lea Târgul Bucureştilor, s-a păstrat şi ca structură, şi ca funcţiune, rămânând – lărgită – în continuare centrul politic, economic, administrativ şi cultural al municipiului de astăzi. Nici una dintre marile răspântii din actuala vatră a oraşului nu a reuşit să o egaleze, nici ca întindere, nici ca grad de complexitate, nici ca nivel al funcţiunilor sale urbane. Şi totuşi, în aceste alte răspântii s-au întâlnit şi se întâlnesc artere de circulaţie mare, vechi sau noi. De pildă, Şoseaua Cotrocenilor, legată prin Str. Mircea Vulcănescu de Calea Griviţei, Şoseaua Grozăveşti, B-dul Geniului (continuare spre nord a vechiului Drum al Sării), B-dul Armatei Poporului şi B-dul Cotroceni-Obor se adună toate la Cotroceni. Dar aici, în locul unui mare centru economic a fost organizat doar un spaţiu verde (Grădina Botanică) şi a fost ridicată o mănăstire şi mai târziu un palat.

La întâlnirea fostelor şosele de centură Panduri-Tudor Vladimirescu şi a Şoselei Viilor cu Calea Rahovei şi nu prea departe a Str. Uranus cu B-dul Regina Maria şi cu Şoseaua Măgurele, s-a dezvoltat doar un complex economic în jurul Pieţei alimentare G. Coşbuc. La piaţa din faţa Cimitirului Bellu se încrucişează numeroase linii de tramvai, autobuz, care folosesc drumuri tradiţionale (Şerban Vodă, Şoseaua Giurgiului, Şoseaua Viilor, Şos. Olteniţei, B-dul Pieptănari). Dar funcţiunea principală a răspântiei şi a locurilor respective a rămas cea rezidenţială, pentru vii şi pentru morţi (patru cimitire). La capătul Căii Victoriei (Podul Mogoşoaiei) – unde Mavrogheni încercase să dezvolte un târg care să-l concureze pe cel de la Sf. Gheorghe – se găseşte una dintre cele mai multiple răspântii de străzi din Bucureşti, în total şapte artere de prim ordin. Şi totuşi, Piaţa Victoriei şi-a păstrat numai rolul de important nod de circulaţie şi grupare a unor institute culturale de înalt nivel (Muzeul de Ştiinţe Naturale „Gr. Antipa“, Institutul de Istorie, Institutul Geologic, Muzeul Etnografic, Ministerul de Externe (astăzi Palatul Victoria al Consiliului de Miniştri), Spitalul Filantropia – unul dintre cele mai vechi şi mai mari din Capitală –, Biserica Mavrogheni cu mormântul lui Heliade Rădulescu).

O singură mare răspântie de străzi (Calea Moşilor, Şoseaua Colentinei, Şoseaua Ştefan cel Mare – Mihai Bravu), în apropierea „Obor“-ului de vite care şi-a lăsat numai numele în „Târgul de Afară“ de aici, şi „Câmpul Moşilor“, cu petrecerile lui populare de altădată, se apropie mai mult de amploarea „Târgului Dinlăuntru“, însă în cu totul alt „stil“. Aici au fost construite, încă înaintea celui de-al doilea război mondial, cele mai moderne hale alimentare din Capitală, iar în 1976 a fost deschis la parterul unui mare bloc de 12 etaje cel mai complex magazin universal din Bucureşti, Bucur-Obor. Cu un secol în urmă, „Târgul din Afară“ făcea perechea „Târgului Central“, fiind rezervat mărfurilor improprii pentru a putea fi desfăcute înăuntrul oraşului: vite, cereale, lemne, căruţe, vin în butoaie, cherestea etc.

Numeroase străzi transversale – de margine sau centură –, făcând legătura între arterele radiare, au îndeplinit funcţiunea unor hotare de oraş cu bariere în lungul lor (ceva similar oarecum zidurilor cu porţi păzite ale burgurilor medievale). Între acestea, pe baza

altor indici istorici şi geografici au fost reţinute şi indicate ca repere în fig. 8 perimetrele din *secolele al XV-lea – al XVI-lea* (din vremea lui Vlad Ţepeş şi Mircea Ciobanu, cel care înconjurase Târgul Bucureştilor cu bulumaci din Codrul Vlăsiei); *de la începutul secolului al XVII-lea* (sfârşitul domniei lui Mihai Viteazul); *de la jumătatea secolului al XVII-lea* (Matei Basarab); *din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea*, în plină epocă fanariotă; *de la jumătatea secolului al XIX-lea*, cu ultima linie de centură cu bariere, care poate fi considerată şi azi ca linie de separare a oraşului interior (vechi) de oraşul exterior (nou), dar care încă de pe atunci era mult depăşită spre sud şi est de zona cu podgorii şi livezi a Bucureştilor (vezi harta topografică din 1857). După această severă fixare a întinderii oraşului propriu-zis, acesta n-a încetat totuşi să crească, şi anume mai repede şi mai mult decât în trecut, pe etape determinate de mari evenimente politice (Unirea Principatelor, Unirea cea mare din 1918 – cu efecte urbanistice mai bine simţite după 1920 –, trecerea de la monarhie la republică în 1947.

Chiar şi din simpla privire a schiţei de hartă fig. 12, care dă înaintarea oraşului în etape, poate fi urmărită creşterea neegală a vetrei oraşului – indiferent de gradul acoperirii ei cu case şi drumuri – în salturi, mai mult către nord-est, în lungul Căii Moşilor, până spre sfârşitul secolului al XVIII-lea (epocă de ruralism accentuat al mahalalelor sale „rezidenţiale"); spre sud-vest, în lungul căilor Rahovei şi 13 Septembrie, către regiunea suprapopulată a Argeşului de Jos; către sud, în tot timpul stăpânirii otomane (tentaculul principal Drumul Giurgiului, numit spre oraş Podul Beilicului, azi Calea Şerban Vodă), către nord-vest, după accentuarea atracţiei (politice, economice, culturale) a Europei Centrale şi Vestice (axe principale Calea Griviţei şi „Drumul Braşovului" prin „Podul Mogoşoaiei").

În problema creşterii în suprafaţă a oraşului, pe etape, se pune o primă întrebare: care a fost – în aceste diferite etape – întinderea reală a vetrei oraşului? Periferia Bucureştilor, dincolo de şoselele de centură fixate cu peste 120 de ani în urmă, a îndeplinit până spre sfârşitul secolului al XIX-lea o funcţie dominant agricolă (vii, livezi, păşuni, ogoare şi grupări de gospodării cu aspect de sat sau

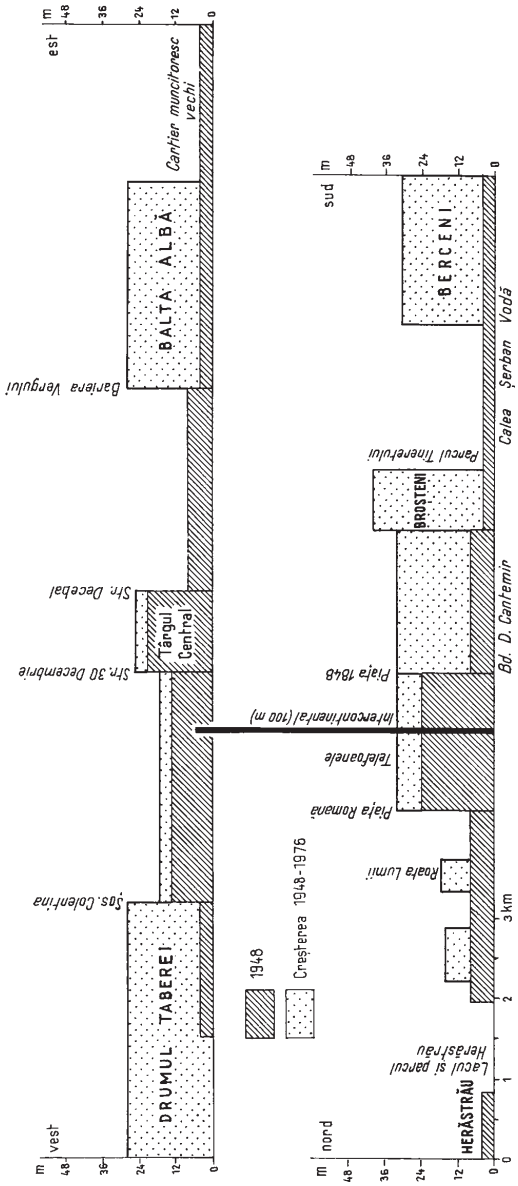
mahalale-sat, ce se întindeau pe o rază de 1,5-3 km în afara oraşului propriu-zis). Nu era deci vorba de un teritoriu urban ca structură, funcţiune şi aspect. Totuşi aparţinea Bucureştilor ca anexă cu caracter nu numai agricol, dar şi de recreaţie şi industrial, în măsura în care cramele şi povernele de aici pregăteau vinurile şi rachiurile, în primul rând pentru locuitorii şi cârciumarii târgului. Se putea spune, aşadar – folosind un termen actual – că, alături de oraşul negustorilor, meseriaşilor şi moşierilor dinăuntrul şoselelor de centură, funcţiona, mai ales la sud şi est până spre sfârşitul secolului al XIX-lea, şi un *agrooraş*. Totuşi, în calculul extinderii pe etape a vetrei Bucureştilor în partea lui cu funcţiuni nerurale, mahalalele „agrooraşului" nu pot fi incluse (fig. 8). Sub această rezervă, planurile existente, începând cu cel din harta topografică Satmari (1857) şi terminând cu cel mai recent, din 1976 (Atlasul R.S. România), ne îngăduie să calculăm creşterea medie a vetrei oraşului Bucureşti pe etapele 1860-1900, 1900-1920, 1920-1948, 1948-1976 (fig. 12). Se constată uşor – şi se explică – saltul cel mare din ultima etapă (aproape dublarea vetrei oraşului).

Analiza reţelei de străzi nu ne poate da informaţii asupra creşterii oraşului în înălţime, dar, fără ea, nu se poate spune că ştim esenţialul asupra creşterii oraşelor. Iată de ce urmează câteva consideraţii asupra acestei probleme în cazul ce ne interesează aici.

*

Cu aceeaşi excepţională amploare şi tot atât de accentuată ca şi întinderea vetrei Bucureştilor în suprafaţă, a fost şi creşterea în înălţime a clădirilor acestuia. Ea este însă mult mai greu de apreciat exact. Totuşi, câteva profile, cu oarecare doză de arbitrar, pot da o idee asupra repartiţiei imobilelor după numărul lor de niveluri. Se pot vedea în fig. 12 două astfel de profile: unul vest-est între Cotroceni şi sectorul industrial estic Balta Albă de astăzi; al doilea nord-sud, între Herăstrău, B-dul Dimitrie Cantemir şi cartierul Berceni. În profilele respective sunt comparate situaţia anterioară anului 1948 cu cea din 1976-1977 (fig. 12).

Apreciind cu aproximaţie numărul mediu de niveluri al imobilelor din cartierele străbătute de profile, *în secţiunea vest-est* se începea înainte de 1948 prin casele joase (4-6 m înălţime) ale periferiei din


m
est
48
36
24
12
0
Cartier muncitoresc vechi
BALTA ALBĂ
Bariera Vergului
Str. Decebal
Str. 30 Decembrie
Târgul Central
Șos. Colentina
DRUMUL TABEREI
vest
1948
Creșterea 1948-1976
sud
BERCENI
Parcul Tineretului
BRUSTENI
Calea Șerban Vodă
Bd. D. Cantemir
Piața 1848
Intercomfinenfal (100 m)
Telefoanele
Piața Romană
Roata Lumii
Lacul și parcul Herăstrău
HERĂSTRĂU
nord
3 km
1
2

apusul Şoselei Grozăveşti şi Drumul Sării. Astăzi, însă, aici unde s-a construit cartierul Drumul Taberei, admiţând în mijlociu 7 niveluri, înălţimea medie a imobilelor atinge 20-25 m (deci de cinci ori mai mult decât în trecut). Continuând profilul în direcţia est, acesta străbate un sector – între Cotroceni şi Calea Rahovei, la întâlnirea cu Str. Franceză, construit în mare parte după 1920 (vile cu 1-2 etaje). Aici nivelul mediu scade până sub 10-15 m, şi aşa a rămas. Urmează „Târgul Central", cu imobile vechi, depăşind mult 3-5 etaje încă înainte de 1948, iar astăzi nu mai mult de 6-7 niveluri, fireşte, în mijlociu. Trebuie să se ia însă în considerare că pe atunci etajele erau mai înalte. În estul „Târgului Central", dincolo de Str. Decebal – dacă exceptăm câteva rare clădiri de pe Calea Moşilor (sectorul dinspre centru), cartierele care ţin până la Şoseaua Mihai Bravu erau şi sunt încă formate – în general – din case parter, cu sau fără subsol, sau cel mult cu un etaj. Muncitorii, micii meseriaşi sau funcţionarii locuiau în clădiri şi mai joase (case parter, multe cu aspect de ţară). Şi aici însă, la periferia estică, profilul s-a inversat, căci aici a fost construit, după 1950, cel mai întins cartier de blocuri (Balta Albă), la nivel comparabil cu cel din Drumul Taberei. În imediata lui apropiere au fost păstrate însă şi cartiere mai vechi, muncitoreşti, bine închegate şi amenajate edilitar în ultimii ani. Aproape toate locuinţele respective sunt însă tot numai parter şi înconjurate de curţi şi grădini.

Deosebit de instructiv este şi *profilul nord-sud*. El începe cu fostul sat Herăstrău, rămas în general la nivelul locuinţelor parter, continuă cu spaţiul cu funcţie de recreaţie reprezentat prin Lacul şi Parcul Herăstrău, pentru a străbate către sud cartierele de vile (1-2 etaje) ale aşa-numitelor parcuri edificate după 1920, deci până la un plafon care nu depăşeşte 10-15 m. Sectorul acesta ţine până în Piaţa Romană, întrerupt însă de câteva intervale de blocuri de 6-8 etaje, ridicate după 1948. Între Piaţa Romană şi capătul estic al B-dului Dimitrie Cantemir a apărut între 1930-1977 cel mai lung şi mai larg culoar cu blocuri de circa opt niveluri în mijlociu. Pe acest traseu a fost ridicat cel mai înalt edificiu din Bucureşti, Hotelul Intercontinental, cu 25 etaje, şi tot aici, la capătul dinspre Calea Şerban Vodă al B-dului Dimitrie Cantemir, vechea mahala a Broşteniilor de Jos s-a transformat, în mai puţin de doi ani, într-un cartier de blocuri moderne, cu 10-12

etaje. În continuare, spre sud, au rămas însă gospodăriile parter, semirurale, ale fostului sat Şerban Vodă, contrastând însă şi ele cu noul cartier de blocuri Berceni (în mijlociu, 7-8 niveluri).

Pe scurt, această apreciere a creşterii în suprafaţă şi în înălţime a oraşului Bucureşti din secolul al XV-lea până astăzi, ne duce la concluzia că transformarea cea mai accentuată a avut loc după 1948: dublarea suprafeţei, renunţarea aproape fără excepţie la locuinţele parter, cu creşterea generală a plafonului acestora şi cu inversarea profilului între centru şi periferie (concav din convex, cu vârful în centru) (fig. 12).

III. EVOLUŢIA STRUCTURALĂ A BUCUREŞTILOR

Pentru a putea înţelege transformările structurale suferite de vatra oraşului pe măsura cuceririi spaţiului geografic respectiv şi dezvoltării sale politice, economice şi culturale, este necesar să luăm lucrurile mai de departe – dar nu prea de departe –, fiind suficient de instructivă o comparare cu situaţia de la jumătatea secolului al XIX-lea, de când avem cea mai amănunţită reprezentare topografică a Bucureştilor. În acest scop, am construit alăturata hartă, interpretare a hărţii topografice Satmari din 1857. Am trecut însă, ca repere, cele două magistrale – vest-est şi nord-sud – perimetrul din 1977 al vetrei oraşului şi linia forturilor ca limită principală a creşterii acestuia (fig. 13).

Structura vetrei Bucureştilor la jumătatea secolului al XIX-lea

Vatra oraşului Bucureşti, în sensul cel mai larg, cuprinde trei zone structurale clar exprimate în harta Satmari şi descrise de contemporani:

1. **„Târgul Central",** cu străzile lui de negustori orientali, în majoritate, şi de meseriaşi, părăsit de domnitor (Curtea Veche era de mult înglobată în târg), cu multe răspântii largi şi lipsit aproape total de spaţii verzi. Se mai păstrau o parte din vechile hanuri ale secolelor al XVII-lea şi al XVIII-lea, transformate sau nu, dar începuseră să fie ridicate hotele „occidentale", mai ales pe Calea Victoriei.

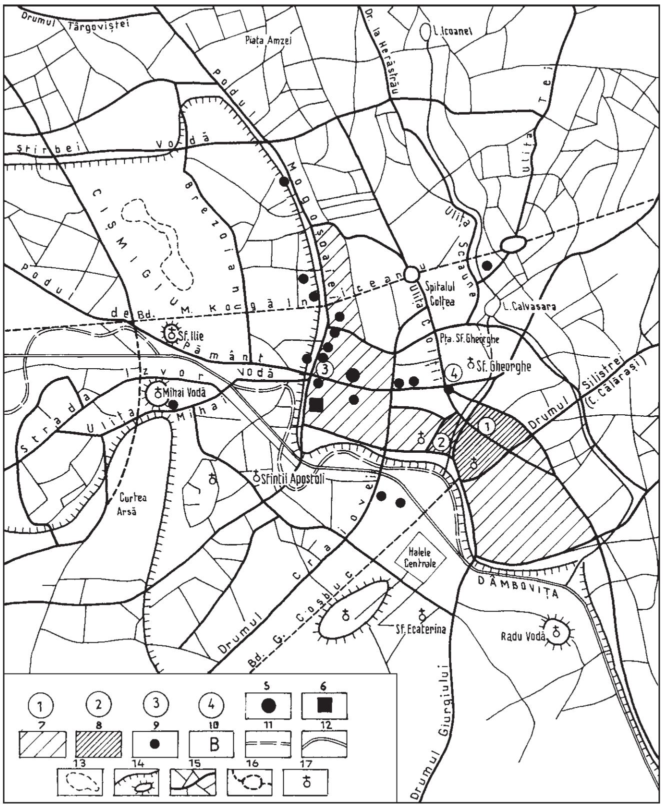
„Târgul" – aşa cum bucureştenii de baştină numeau centrul oraşului, chiar la începutul secolului al XX-lea – se întindea în est, peste mahalalele Colţea, Răsvani, Udricani, Jigniţa, către nord, până la linia actualului bulevard (inexistent pe atunci); spre vest atingea Calea Victoriei, dar pe dreapta Dâmboviţei nu trecea dincolo de Str. Bibescu Vodă.

Este necesar să insistăm însă puţin asupra sensului expresiei „Târg Central" şi asupra structurii lui. Târgul Central era ceva mai mult decât străzile comerciale şi de meseriaşi de la Sf. Gheorghe şi de la răspântia Căii Victoriei cu Str. Lipscani, căci de aici porneau tentacule prelungi pe „Podul Târgului de Afară", pe Str. Sf. Vineri, până la întâlnirea acesteia cu Calea Văcăreşti, unde fusese organizată „Piaţa Nouă", pe Podul Mogoşoaiei până dincolo de Sărindar, pe locul Cercului Militar de azi, unde exista încă un han prin 1852 (data planului la scară redusă comandat de Vodă Ştirbei lui Borroczyn).

Între aceste tentacule, pe marginea târgului propriu-zis, se întindeau curţi boiereşti (Hagi Moscu, Rallet, Şuţu, Cernovodeanu, Brâncoveanu), unele foarte mari (cea mai mare a Brâncoveanului, în capătul sudic al „Podului Mogoşoaiei"). În sfârşit, intercalate târgului sau în marginea lui, două mari spitale existente (Colţea şi Brâncovenesc).

A rezultat de aici o structură mai complexă a „Centrului": pe străzile care îl înconjurau sau pe cele tăiate în incinta sa (Lipscani, Curtea Veche – azi Franceză – Gabroveni, Covaci, Soarelui, Şelari,

Uliţa Nemţească – azi Smârdan – etc.) prăvăliile, atelierele, depozitele şi curţile lor interioare se ţineau lanţ neîntrerupt (deci în regim închis), fără să se ridice în general mai sus de parter, cel mult un etaj. Vizibil ca un exemplu este şi astăzi, după restituire, Hanul lui Manuc, de la începutul secolului al XIX-lea. Pe planul Borroczyn, din care în fig. 11 a fost redată o schemă simplificată, poate fi urmărită destul de uşor aceeaşi structură a centrului. El mai arată însă ceva: existenţa unor „nuclee" care amintesc de târgurile comasate în „centru" încă din secolul precedent. Unul este cel mai sus menţionat în cadrul Curţii Vechi şi în vestul Pieţei Sf. Anton (numită mai târziu Piaţa de Flori) (fig. 14). Al doilea, în capătul de



apus al Str. Lipscani, este ramificat în „sus“ şi în „jos“ pe Podul Mogoşoaiei. Acesta are ca specific gruparea de mari hanuri cu întinse curţi interioare (Hanul Şerban Vodă, Hanul Constantin Vodă, Hanul Sf. Ion, Hanul Zlătari, Hanul Grecilor). A treia grupare, în regim închis, dar şi cu intercalarea unui întins spaţiu verde, se afla în preajma Bisericii Sf. Gheorghe Vechi, unde a început Târgul Bucureştilor (Târgul Dinlăuntru) şi lângă care, nu departe, apăruse menţionata Piaţă Nouă, cu prăvăliile şi cu magaziile ei în ocol. În sfârşit, către nord-est – oarecum mai izolată de restul străzilor comerciale prin întinsa Piaţă Sf. Gheorghe Nou, rămasă ca un mare maidan (aflat însă pe cale de sistematizare în urma dărâmării, după incendiul din 1847, când au ars cele 10 hanuri) (cf. C.C. Giurescu, *op. cit.*, p. 130) – se afla gruparea de prăvălii, ateliere, depozite alăturate din apropierea bisericii Scaune. Era Târgul Cucului, din preajma Lacului de la Carvasara, la întâlnirea drumurilor vechi ce veneau dinspre Colentina (Str. Scaune, Str. Teilor, dinaintea retezării lor de B-dul Cotroceni-Obor). Aici era şi pescăria veche, şi tot aici lucrau săpunarii (de unde al doilea nume al bisericii Scaune) şi măcelarii, cu „scaunele“ lor înşirate pe Bucureştioara, până mai sus de actualul bulevard vest-est.

Între nucleele de case strânse şi mari curţi interioare pentru tabăra carelor de marfă, mai aeriseau Târgul oriental cele două spitale şi curţi boiereşti (Ghica, Fălcoianu, Izvoreanu, Glogoveanu, Bărcănescu, Bellu, Văcărescu, Meitani, Slătineanu), aflate până la casele lui Dinicu Golescu, unde acum se instalase domnitorul (actualul Palat al Republicii).

După Regulamentul Organic (1831), domnitorii au început să aibă mai multă grijă de edilitatea şi urbanismul Bucureştilor. Au făcut apel la puţini specialişti români, dar foarte mulţi străini (în special germani, francezi, englezi, dar şi italieni şi chiar spanioli). Au fost numite comisii de „înfrumuseţare a oraşului“ (cf. C.C. Giurescu, *op. cit.*, p. 127). Se începe sistematizarea unor sectoare, pavarea cu piatră de prund, luminatul cu petrol (unul dintre primele oraşe europene care au introdus acest sistem), apar cişmele publice cu apă filtrată din Dâmboviţa, un adevărat val de construcţii moderne, după modele occidentale. Este vremea – la acest mijloc de secol al

XIX-lea –, când călătorii sunt de acord să afirme că Bucureştii se modernizează, dar că alături de palate luxoase se văd cocioabe. Până târziu, spre sfârşitul secolului al XIX-lea, modernizarea s-a oprit la Centru şi la cartierele lui apropiate, locuite de oameni avuţi (moşieri, mari negustori).

2. **Cartierele rezidenţiale** (zona structurală intermediară) se desfăşoară în jurul „Târgului Central", până la şoselele şi străzile de centură (după numele actuale, începând din Piaţa Victoriei: Iancu de Hunedoara, Ştefan cel Mare, Mihai Bravu, Laborator, Lânăriei, Calea Şerban Vodă, Şoseaua Viilor, B-dul Tudor Vladimirescu, Şoseaua Panduri, B-dul Geniului, Şoseaua Grozăveşti, Orhideelor, B-dul Niculae Titulescu). Ele reprezintă partea cea mai întinsă a vetrei Bucureştilor, mai mult grădini şi curţi, maidane, străzi strâmte şi strâmbe, în ghemuri – cum am văzut într-o analiză precedentă – de case, cele mai multe parter şi cu aspect de ţară (aşa cum se mai află şi azi în unele cartiere nu prea departe de centru). Era zona intermediară, a mahalalelor de odihnă, cum li s-a spus odată, în care, cum am văzut, se păstrează încă în textura străzilor amintirea satelor sau mahalalelor-sat înglobate în perimetrul oraşului.

Într-o vreme, când starea drumurilor şi organizarea statului nu mai permiteau aprovizionarea curentă a fiecărui cetăţean de la depărtări mai mari, populaţia era silită să-şi procure cele necesare vieţii – în special alimentele – din propria gospodărie (pe cât era posibil). În curţile şi în grădinile fiecărei gospodării creşteau şi erau îngrijiţi pomi roditori – uneori adevărate livezi de pruni, cireşi, vişini, meri, peri, caişi –, se întindeau bolte şi chiar petice de vie. Se cultivau de asemenea aici legume şi zarzavaturi, chiar cereale, în special porumb, erau crescuţi porci, adesea vaci de lapte, păsări care cutreierau după grăunţe şi pe stradă. Se putea vorbi de un adevărat sistem „micro-autarhic". Iar vara, în chioşcul acoperit de iederă ori de viţă, familia petrecea în voie la un „grătar special", o pastramă, must, un pepene verde la gheaţă. Fără exagerare, se poate considera că bucureştenii din acele vremuri rezolvaseră şi problema destinderii (*loisir*-ului), care nu se practica însă numai la „sfârşit de săptămână".

Tot în aceste mahalale de odihnă – în care se consuma încă apa din puţuri – nu adusă cu sacalele din Dâmboviţa –, risipite mai

pretutindeni, ca un fel de instituţie naţională, dar grupate mai ales în lunca verde a Dâmboviţei, erau foarte apreciate „grădinile de vară, cu grătar special“, vinurile de calitate din viile oraşului şi din dealuri, cu pastramă şi must toamna, cu nelipsiţii lăutari, iar mai târziu cu „comedianţi“. Unele dintre aceste grădini erau vestite în a doua jumătate a secolului al XIX-lea (Procopoaia pe Calea Plevnei, Hagi Ilie în Calea Văcăreşti, sau „La trei ochi sub plapumă“, „La zece mese“ pe Calea Moşilor, „Unionul“ lui Caragiale etc.).

Dar această parte veche şi cu multe maidane a Bucureştilor nu avea numai funcţiunea de a asigura locuitorilor o parte din alimente şi de a le face viaţa mai suportabilă (prin destindere sau, mai puţin eufemic, petrecere numită chef de la un anumit nivel), ci şi pe aceea de a produce anumite mărfuri pentru clientela de mahala, ori pentru patronii din târg. Trăiau aici în număr destul de mare meseriaşi (croitori, cizmari, tinichigii, zidari şi „antreprenori de binale“, tâmplari, dulgheri, plăcintari şi simigii), care lucrau pentru clientela proprie, pentru patroni din târg, ori pentru diferiţi antreprenori. Se mai găseau aici, tot în număr mare, diferiţi alţi profesionişti (precupeţi, birjari, mătăsari, olari, orzari, fierari, dogari), a căror prezenţă de altădată se păstrează încă în numele unor străzi.

Spaţiul geografic respectiv era organizat mai mult pentru funcţiuni rurale şi meşteşugăreşti. În această organizare, răspântia juca un rol asemănător – păstrând proporţiile – forumului roman. Aici locuitorii fostelor sate ori mahalale se întâlneau la biserică, la cârciumă – care nu ajunsese să aibă sensul peiorativ de mai târziu –, la frizerie, la băcan ori în câte un loc de petrecere (grădină, sală specială). Aşa se explică păstrarea şi azi a numeroase răspântii numite pieţe (cel puţin 20 în lungul sau în apropierea Căii Moşilor, din spatele Sfântului Gheorghe Nou şi până în Piaţa Oborului de azi).

Aici se desfăceau şi o parte din produsele gospodăriilor fruntaşe (ouă, păsări, legume, carne, fructe, ţuică, vin), căci îşi aveau unii alambicurile sau cramele pentru recolta din vii şi livezile grădinilor proprii, ori poverne mai mari pentru „materia primă“ adunată din vecini (de pildă, străzile Povernei şi Viişoara din mahalaua Visarion, în apropierea bulevardului Lascăr Catargiu. Aceasta înseamnă că producţia agricolă (în special legume şi zarzavaturi, fructe, ouă, păsări,

lapte şi produse lactate) şi cea rezultată din prelucrarea unor materii (în special croitorie, cizmărie, tâmplărie, tinichigerie, dogărie etc.) depăşeau cerinţele locale şi constituiau obiect de schimb cu „târgurile de cartier" care începuseră a se organiza. Până spre sfârşitul secolului al XIX-lea apăruseră trei: Matache Măcelaru, lângă Gara de Nord; Amzei, în „boierime", nu departe de Palatul Domnesc; Traian, pentru „stările de mijloc", la răspântia Str. Traian cu Calea Călăraşi, adăugându-se singurei existente până atunci, Piaţa Mare, situată pe dreapta Dâmboviţei, la vadul „Podului Beilicului", pe locul „livezii domneşti" de altă dată. Existenţa unor nume de străzi ca Precupeţii Vechi şi Precupeţii Noi, Dogari, Fierari, Franzelari, Oţetari, Olari, Clopotari (Vechi şi Noi), Agricultori, Mătăsari, Orzari etc., sau a unor biserici ca Sf. Niculae Dulgheri (din Str. Buzeşti), Postăvari (de sub Dealul Spirii), Cărămidari (de Sus şi de Jos), arată locul pe care îl ocupau producţia agricolă şi cea meşteşugărească în cartierele intermediare ale Bucureştilor.

Într-adevăr, călătorii străini şi toţi cei care s-au ocupat de Bucureştii de la jumătatea secolului al XIX-lea până spre sfârşitul secolului al XX-lea sunt de acord în a afirma că artera cea mai frecventată a oraşului era „Podul Târgului din Afară" (Calea Moşilor), care lega „Târgul Central" (Dinlăuntru) cu cel de la Obor (Din Afară), după care urmau, în măsură mai redusă, Drumul Târgovişte (Calea Griviţei), Podul Caliţei (Calea Rahovei), Podul Beilicului (Calea Şerban Vodă), Podul Mogoşoaiei (Calea Victoriei). Aceasta din urmă se schimba cel mai repede şi cel mai radical (hotele, mari magazine, restaurante, cofetării de lux, noul Teatru Naţional ridicat pe locul „Hanului Vilaret" şi terminat în 1852). Totuşi iată ce se putea spune tocmai despre sectorul inferior al Căii Victoriei (Damé, 1907):

„Podul Mogoşoaiei, străduţă de la Palatul Brâncoveanului (situat la capătul dinspre Dâmboviţa), până în Str. Carol (azi Franceză), lărgindu-se de aici puţin, îndreptându-se în zig-zag spre şoseaua, era rău pavată şi mărginită de trotuare strâmte. Dincolo de Str. Carol întâlneai, pe dreapta, un întins maidan, pe locul fostului Han Constantin Vodă şi, lângă el, alt han complet ruinat (Hanul Zlătari). În faţă, vechea casă Belu, într-o curte mare năpădită de buruieni; alături, biserica Sf. Ion cel Nou şi o altă casă veche, pe locul cărora

a fost ridicată Casa de Depuneri. În partea străzii ce coboară spre Vadul Sacagiilor (în spatele magazinului Victoria de azi), pe dreapta, în fundul unei curţi, o casă galbenă – casa Damari –, una din ultimele case boiereşti tipice. În locul ei s-a ridicat Hôtel de France. Puţin mai sus, în faţa unei case mărunte cu prăvălioare, casa Meitani, în fundul unei curţi separată cu lanţuri de stradă. În această casă, restaurată, se găseşte astăzi Prefectura Poliţiei. Hotelul Bulevard nu exista. Un maidan întins înconjura biserica Sărindar, în ruină. Urma apoi casa Oteteleşeanu cu parcul şi Teatrul Naţional, care închidea o piaţă rău pavată cu piatră de prund, plină de gropi, unde se strângea noroiul după ploaie."

Mai sus de Teatrul Naţional urma sectorul superior al Căii Victoriei, cu Palatul Domnesc, case boiereşti de zid, în curţi şi grădini mari (Filipescu, Greceanu, Slătineanu, Creţulescu, Ghica), întrerupte însă de case mărunte, multe cu aspect de ţară sau de mahala periferică (Ştefan Ionescu, 1961).

Nici zona intermediară nu era uniformă ca structură, funcţiune şi aspect pe toată întinderea ei, mai întâi, pe o parte şi pe alta a „Podului Mogoşoaiei", de când se deschisese pe el drumul direct către Braşov, pe Valea Prahovei (la începutul secolului al XVIII-lea, în vremea lui Brâncoveanu), iar scaunul domniei se mutase la casele lui Dinicu Golescu (şi aşa a rămas până azi, doar că Palatul, în stil neoclasic, se numeşte acum al Republicii), boierimea a luat obiceiul să-şi ridice case în cele mai variate stiluri occidentale, fără să renunţe la curţile şi grădinile adeseori întinse cât un parc, în apropierea „Curţii voievodale". Aşa au apărut şi sporit cu vremea – contrastând cu casele umile ale sărăcimii ori ale micii burghezii – palatele din preajma Cişmigiului, până spre Lacul Icoanei (pe străzile numite azi Brezoianu, Ştirbei Vodă, Câmpineanu, C.A. Rosetti, Batiştei), şi din Str. Doamnei, în lungul Căii Victoriei până la „Capul Podului", unde către sfârşitul secolului al XIX-lea Beizadeaua Sturza îşi ridicase palatul fantezist. Frédéric Damé adunase în cartea lui despre Bucureşti în 1906 (de fapt, de la sfârşitul secolului al XIX-lea) o întreagă colecţie de fotografii ale acestor palate. Poate fi consultată, pentru că toate clişeele sunt foarte clare şi o bună parte dintre clădiri există.

Contrastele caracteristice oraşului de acum 100 de ani s-au păstrat în toată a doua jumătate a secolului al XIX-lea şi, parţial, chiar la începutul secolului al XX-lea. În special au persistat şi aici curţile şi grădinile mari. Dar şi în aceste spaţii era de făcut o separare categorică: mahalalele cu gospodării relativ dese în curţi şi grădini mari, împrejmuite de garduri în sectorul estic, cel mai întins, al câmpului dintre Dâmboviţa şi Colentina; terenuri agricole, mai mult sau mai puţin lucrate, pe lunca inundabilă a Dâmboviţei, în sus de Mihai Vodă şi în jos de Dealul Filaretului (căci numai pe o scurtă distanţă, între Str. Izvor şi Calea Rahovei, se putea spune că Lunca Dâmboviţei era acoperită pe toată lăţimea ei de gospodării şi drumuri fără întrerupere).

Planul din 1852 dă în această privinţă informaţii preţioase. Sistemul casă, grădină, curte în fund – uneori, grădină chiar la stradă – este respectat pe toată întinderea vetrei clădite. De asemenea, sunt caracteristice textura neregulată şi dimensiunile variate ale uliţelor – în multe cazuri, fundături sau simple poteci –, precum şi numărul mare al maidanelor şi al răspântiilor largi, distribuite cu totul inegal. În unele locuri, terenurile gospodăriilor sunt extrem de strâmte (de pildă, în nord sau în mahalalele mai vechi, ca Izvor sau Sf. Apostoli). Aici, prin divizarea vechilor proprietăţi sau prin punerea în vânzare a celor dinspre periferie în loturi restrânse, se ajunsese la o îndesire relativ mare a locuinţelor, mult atenuată însă de tradiţia acestora cu grădini ori chiar terenuri cultivate. Planul ar permite chiar numărarea caselor şi calcularea desimii acestora pe cartiere (fig. 11).

Situaţia era cu totul alta în vestul şi sudul teritoriului administrativ al oraşului (până la şoselele Grozăveşti şi Basarab, în vest; până la Şoseaua Panduri, B-dul Tudor Vladimirescu, Şos. Viilor, Drumul Olteniţei, Calea Şerban Vodă, în sud). Limita spaţiului clădit şi acoperit de reţeaua „uliţelor" indicate pe plan se găsea însă mult dincoace de această centură. Spre apus, de fapt, ultima arteră bine circulată şi încadrată între gospodării de ambele ei părţi era constituită din „Podul de Pământ" şi aleea care trece azi prin parcul şi localul Operei, ieşind în Str. Sf. Elefterie. Gospodăriile de pe dreapta acestor străzi (cum se vine dinspre nord) dădeau cu grădinile lor în câmpurile înşirate de-a lungul unor artere mai importante: Şoseaua

Basarab în nord; apoi Calea Griviţei (Drumul Târgovişteі); Str. Mircea Vulcănescu (numită odată a „Farmazonului“, din cauza caselor şi locurilor stăpânite de un proprietar numit „Farmazonul“), în capătul dinspre Calea Plevnei al acestei străzi cu locuinţe însă aproape numai lângă Str. Berzei; Str. Ştirbei Vodă, care se pierdea în lunca Dâmboviţei la întâlnirea cu „Podul de Pământ“. Chiar acest drum relativ frecventat (pentru că ducea către Piteşti, având legătură şi cu Drumul Târgovişteі) nu se mai putea numi uliţă – nici chiar de oraş oriental – dincolo de întâlnirea cu Strada Mircea Vulcănescu, căci semăna mai mult a maidan prelung şi foarte larg în câmp deschis, deşi fusese ridicată aici o cazarmă de cavalerie şi se clădiseră aici şi câteva case mai mari.

Structura acestui sector bucureştean nu avea nimic din specificul unui oraş. Nu putea fi numit nici sat, pentru că în reţeaua rară, mai mult de poteci, decât de drumuri, erau presărate grupe de locuinţe construite după acelaşi sistem ca la oraş: casă, curte, grădină. Acestea din urmă ocupau aproape fără întrerupere câmpul de pe stânga Dâmboviţei din Calea Plevnei (de pe muchea Câmpului Înalt), până în Şos. Basarab (aşa cum era cunoscut ca nume, până nu de multă vreme, sectorul de drum dintre Piaţa Victoriei şi Grozăveşti, în marginea luncii), astăzi B-dul Nicolae Titulescu şi Şoseaua Orhideelor.

Acest sector al teritoriului bucureştean era de fapt mai mult o periferie sau slab semirurală, asemănătoare cu cea de dincolo de centrul administrativ. Ea s-a schimbat numai pe încetul în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, iar complet, abia după 1920. Au fost folosite în acest scop terenurile libere de orice clădiri. Aşa, de pildă, pe locul podgoriilor distruse de filoxeră în susul întâlnirii străzii de mai târziu Polizu cu „Drumul Târgovişteі“, a fost clădită Gara de Nord (1871), la trei ani după inaugurarea primei gări – Gara Filaret –, tot pe locul unor vii de pe dealul cu acelaşi nume.

Premizele trecutului au fost folosite şi cu prilejul altor dotări edilitare, care au atras după ele modificări în reţeaua de drumuri şi în îndesirea locuinţelor şi magazinelor, deci modificări structurale şi de funcţiuni. Astfel, la răspântia largă şi neregulată unde se întâlneau Străzile Dr. Felix, Buzeşti, Sfinţii Voievozi, Popa Tatu, Berzei, Mircea Vulcănescu, C-tin Noica (care, sub numele de Str. Farmazonului făcea

un ocol prin Str. Cameliei de azi şi ajungea tot aici, în actuala Piaţă Dr. B???????) a fost organizată, în apropierea viilor lui Stan Pigă, una dintre cele mai frecventate pieţe alimentare ale Bucureştilor, Matache Măcelaru. În acelaşi timp, în estul oraşului, la răspântia unde se afla odată Oborul Vechi, s-a construit altă hală alimentară, Traian. Între ele, nu departe de ieşirea „Drumului Târgovişte", în Podul Mogoşoaiei, pe traseul drumurilor ce veneau din satele de pe Colentina, Băneasa, Herăstrău, Florească, Tei, sau aproape de ele, exista în 1892, sub numele de Piaţa Niculescu, piaţa de cartier transformată mai târziu în Piaţa Amzei.

Dar cel mai evident se vede puterea tradiţiei, dar şi a adaptării la situaţia schimbată, în organizarea spaţiului „Târgului din Afară", rămas astăzi sub numele de Obor. A fost la început obor de vite şi cereale, paie şi fân (în vremea când tracţiunea cu cai era dominantă). La jumătatea secolului al XIX-lea, terenul rezervat oborului începea dincoace de centură (mai precis, dincoace de Şos. Mihai Bravu), aproximativ între Str. Căluşei (unde, cam la răscrucea cu Str. Horei, se afla „Uşa" sau „Gura" Oborului) şi B-dul Ferdinand. Acesta era însă numai „un compartiment" al Oborului (a cărui amintire se păstrează în numele străzii Oborul Nou), căci, după o scurtă gâtuitură, ocolul se lărgea mult, întinzându-se până în apropierea „Podului Târgului din Afară", pe unde se făcea legătura cu „Câmpul Moşilor", adevăratul târg din afară, bine cunoscut bucureştenilor şi întregii ţări prin bâlciul anual cu petreceri, „Târgul Moşilor". Astăzi, locul „Oborului Nou" este mult parcelat şi clădit, iar vastul „Câmp al Moşilor", mult redus şi modernizat. Utilizările şi transformările au urmat însă un traseu secular, cel care lega „Târgul Dinlăuntru" cu „Târgul din Afară". La vremea aceea, însă, această parte a vetrei oraşului avea cu totul altă structură: un larg spaţiu liber (Oborul şi Câmpul Moşilor), înconjurat de mahalale tipic bucureştene (case de ţară sau mahala periferică, în curţi şi grădini mari). De această dată, funcţiunea spaţiilor libere nu mai era însă agricolă, ci specifică de târg: îngrămădirea şi desfacerea de mărfuri.

În sudul părţii clădite dinăuntrul şoselelor de centură, oraşul înainta tentacular între Calea 13 Septembrie şi Calea Rahovei, depăşind cu mult centura. În schimb, între Calea Rahovei şi Calea

Şerban Vodă, acesta era retras spre nord până la o linie care ar fi trecut aproximativ prin Străzile actuale Bozianu, Gramont, Episcop Chesarie, 11 Iunie, Principatele Unite, Olimp, până la întâlnirea acestora cu Calea Şerban Vodă. În acest spaţiu geografic, mai mult natural în luncă (mlaştini, gârle, păşuni, dar şi grădini foarte întinse) şi podgorii sus pe câmpul înalt, terenul liber aflat în proprietatea unor mănăstiri (Cotroceni, Radu Vodă, Mitropolie) sau a unor particulari (Gramont, Sturza, Ghica) era străbătut doar de poteci şi de trei drumuri mari, cu case în lungul lor (Calea Rahovei, Calea Şerban Vodă şi Str. 11 Iunie, care da sus pe câmp în precedenta). Parcelarea şi acoperirea cu clădiri a acestui sector din lunca Dâmboviţei s-a făcut târziu, de la începutul secolului al XIX-lea. Partea înaltă a aceluiaşi sector – câmpul acoperit de vii, cu cramele, conacele şi povernele lor – era ceva mai clădită, insular ori în lungul Căii Şerban Vodă şi a Şoselei Olteniţei. Deci nici teritoriul dintre Căile Rahovei şi Şerban Vodă nu putea fi considerat – deşi înăuntrul centrului oraşului – spaţiu urban, ci mai mult rural şi extrem de puţin populat. Era mai puţin chiar decât un teritoriu urban de azi.

Cu totul altele erau structura şi funcţiunile sectorului dintre Calea Şerban Vodă şi Şoseaua Mihai Bravu, de o parte şi de alta a liniei pe care am convenit să o considerăm linie de centură sud-estică. Acolo, pe străzile Lânăriei şi Laborator, se întindeau tipicele mahalale bucureştene cu case joase, străzi neregulate, curţi şi mai ales grădini (de pomi fructiferi, de duzi), petice de vie şi, jos în luncă, cele mai întinse şi mai faimoase grădini de zarzavat ale Capitalei, cultivate de ţărani din satele vecine (Izvorul Nou, Cioplea, Dudeşti) şi de bulgari veniţi de peste Dunăre, temporar. Şi aici, mlaştinile rămase din marele lac de sub Dealul Şerban Vodă despărţeau periferia clădită a oraşului de viile de sub dealurile Şerban Vodă şi Piscului.

În est, şoseaua de centură fusese bine depăşită, cu excepţia de mai multe ori amintitului sector cu podgorie, traversat de străzi mari şi construcţii aproape neîntrerupte, dintre Str. Theodor Speranţia şi Şoseaua Vitanului, unde limita vetrei urbane se găseşte mult înăuntrul Şoselei de centură Mihai Bravu (cu mai bine de un kilometru). Şi acest spaţiu agricol a fost mai târziu parcelat şi acoperit de străzi şi locuinţe.

3. **Zona periferică** începea oficial, la jumătatea secolului al XIX-lea, dincolo de centura cu barierele ei, dar, administrativ, nu ţinea de oraş. De aceea nu era cuprinsă nici în planul Borroczyn din 1852. Harta topografică din 1857 (Satmari) o reprezintă însă clar (fig. 13). Se întindea de la centură pe 1-2 km către sud şi către est şi foarte puţin către nord şi vest, numai în lungul arterelor radiare principale (Calea Griviţei, B-dul Ion Mihalache – în trecut Şoseaua Filantropiei, apoi 1 Mai – şi o arteră comercială azi foarte vie, Şoseaua Colentina, până aproape de Plumbuita); căci aici – în nord şi în vest – moşiile satelor vecine (Grozăveşti, Ciurel, Crângaşi, Băneasa, Herăstrău, Floreasca, Tei, Colentina), cu păşunile şi ogoarele lor, înaintau până la şoselele de centură ale oraşului.

Zona periferică a Bucureştilor din acea vreme avea, cum am văzut, un caracter exclusiv agricol (mai ales podgorii şi livezi). Structura spaţiului geografic respectiv se caracteriza printr-o reţea de drumuri mari, reprezentate pe hartă, de poteci neindicate şi de gospodării, crame şi conace în lungul drumurilor sau risipite neregulat înăuntrul viilor. Era adică o structură împrăştiată, corespunzătoare unei funcţiuni agricole, dar şi semiindustriale (fabricarea vinurilor şi rachiurilor, aşa cum s-a mai amintit). De aceea, Bucureştii puteau fi numiţi acum peste 120 de ani şi chiar mai târziu, până la invazia filoxerei, „oraşul dintre podgorii". Desigur, prin structură, peisaj şi funcţiuni, periferia nu putea fi considerată oraş. Totuşi, legăturile cu acesta erau atât de strânse – şi mulţi dintre bucureşteni îşi petreceau aici timpul muncind şi recreându-se –, încât ea trebuie apreciată ca o anexă a lui. Rolul periferiei era asemănător cu cel al suburbanelor de azi, ori al unei zone de aprovizionare imediată (cu fructe, vin, rachiu şi alte produse ale unei gospodării rurale) (fig. 8).

Pe scurt, pe la jumătatea secolului al XIX-lea şi chiar până după războiul de independenţă, structura şi funcţiunile Bucureştilor – luaţi în ansamblul lor, cu periferia agricolă – erau diferenţiate în trei zone mari: 1. *Centrul* (Târgul), ghemuri de străzi strâmte şi strâmbe, cu magazine în lanţ şi curţi interioare, hanuri, depozite de mărfuri, prăvălii şi ateliere, asociate spre margine cu câteva case mari – palate boiereşti – cu grădini sau parcuri; 2. *mahalalele de odihnă* (cartiere rezidenţiale), cu grădini, curţi mari şi case mărunte, alături de case

boiereşti arătoase pe străzile dinspre centru şi în lungul „Podului Mogoşoaiei"; ele erau populate mai ales de meseriaşi şi aveau o populaţie dominant semirurală; 3. *periferia*, dincolo de centura cu bariere, domeniu agricol şi „paraindustrial" (vin, rachiu, fructe conservate).

Cu toate eforturile de modernizare de după 1831 (Regulamentul Organic şi domni pământeni, buni gospodari), Bucureştii au păstrat până în a doua jumătate a secolului al XIX-lea un vădit caracter de târg oriental, asociat cu un foarte întins context complex sau semirural, care îi făcea pe călători – şi chiar pe scriitorii români din acele vremuri – să-i compare cu un sat mare. Erau un târg la o mare răspântie geografică şi istorică (sudul, vestul şi estul Europei), o aglomerare de negustori, meseriaşi, moşieri şi ţărani numai în parte practicând profesiuni urbane.

Am insistat asupra structurii, funcţiunilor şi aspectului Bucureştilor de la jumătatea secolului al XIX-lea pentru că numai raportată la acele vremuri poate fi apreciată evoluţia lui în salturi corespunzătoare schimbărilor politice şi sociale prin care a trecut România în ultimii peste 100 de ani.

În paginile următoare vom insista asupra structurii şi funcţiunilor oraşului la începutul secolului al XX-lea (urmare a obţinerii neatârnării şi a intensificării relaţiilor cu Centrul şi Vestul Europei) şi în etapa actuală, de după 1948 (aproximativ dintre încheierea celor două războaie mondiale).

IV. Bucureştii la începutul secolului al XX-lea (înainte de 1920)

Reţeaua de străzi bucureştene închidea la începutul secolului al XX-lea, în ochiuri neregulate, de mărimi inegale, un poligon administrativ evaluat la 5.600 ha. Pe planul din 1910 (revizuit după cel ridicat în 1895 de Institutul Geografic al Armatei), vatra oraşului era mai alungită spre nord-vest (Gara de Nord, fosta Gară a Târgoviştei), într-un sector comercial al oraşului şi cu perspective de industrializare; spre sud-vest, într-un cartier industrial relativ vechi, şi mai puţin spre sud-est, unde tăbăcăriile (industrie tradiţională) şi Uzina metalurgică Lemaître erau asociate cu întinse grădini de zarzavaturi în luncă şi vii, cu puţine spaţii clădite, sus pe câmpul de pe dreapta Dâmboviţei.

Reţeaua de străzi se păstra deasă şi încâlcită în centru (vechiul târg), în jurul pieţelor de cartier, de curând organizate cu hale după model occidental (Matache Măcelaru, Amzei, Traian, Obor), sau în mahalalele vechi din lungul celor patru artere radiare principale (Căile Moşilor, Şerban Vodă, Rahovei, Griviţei). Către periferie, însă, reţeaua de străzi se rărea din ce în ce, lăsând în ochiurile ei mari spaţii neclădite sau ocupate de curţi, grădini ori maidane, cele mai multe între şoselele de centură şi perimetrul administrativ geometric (fig. 15).

Analiza unui plan amănunţit (la scara 1:/5 000), confruntat cu terenul (Mihăilescu, 1915), ne dă o situaţie mai exactă: suprafeţe

întinse, fără locuinţe, nu numai dincolo, ci şi dincoace de linia centurii fixate – cum am văzut – pe la jumătatea secolului al XIX-lea. Numai în trei locuri şirul de case neîntrerupt sau aproape neîntrerupt depăşea fostul hotar administrativ: în axa Căii Moşilor (mai exact, a Şoselei Colentina, până în apropierea satului Colentina, în lungul Căii Griviţei şi B-dului Filantropiei, azi Ion Mihalache), unde, dincolo de barierele desfiinţate în 1895, erau în construcţie cartiere noi pe locuri particulare parcelate (de pildă Bucureştii Noi, pe moşia profesorului N. Basilescu, de la Facultatea de Drept din Bucureşti); în sfârşit, de-a lungul Căii Rahovei şi a Şoselei Măgurele, din seculara migrare a populaţiei dense de pe Argeşul inferior către „Târgul" Bucureştilor. În „Oraşul Vechi" (aşa cum vom numi, pentru uşurarea expunerii şi pentru respectarea adevărului istoric, vatra oraşului dinăuntrul fostelor şosele de centură), cele mai întinse spaţii libere se găseau: în vest, aproape tot şesul dintre fabrica de bere Opler – azi Rahova – şi Cotroceni, unde fusese proiectată „Gara Centrală", apoi „Cetatea Universitară" şi, în est, marele intrând dintre strada Theodor Speranţia, Calea Raionului şi Şos. Mihai Bravu. Pe acelaşi plan se poate aprecia raportul dintre suprafaţa clădită (locuinţe, magazine, depozite, instituţii publice) şi cea ocupată de curţi, grădini, maidane şi străzi. Aproape dispărute în centrul oraşului, spaţiile neclădite cresc ca întindere către şoselele vechi de centură, şi mai ales dincolo de ele (cu excepţia cartierelor muncitoreşti sau „de locuinţe ieftine"). Aşa se explică disproporţia arătată de o evaluare făcută prin 1906: suprafaţa prinsă de clădiri în vatra oraşului, 6,8 km^2; suprafaţa neclădită (curţi, grădini, străzi), 22,5 km^2.

Pentru o mai concretă apreciere a raportului mai sus indicat şi mai ales a peisajului bucureştean, o străbatere a oraşului pe jos este absolut necesară. Pentru a ajunge de la un capăt la celălalt al acestuia, îţi trebuia la acea vreme circa 1 ceas şi 20 de minute, făcând câte 1 km în 10 minute, de la vest la est pe noul Bulevard Cotroceni-Obor; cam tot atât pe distanţa Hipodrom-Cimitirul Bellu; iar pentru a-i da ocolul pe linia de centură, aflată atunci mult înăuntrul vetrei, un timp întreit. Traseele respective dădeau o idee reală despre întinderea vetrei oraşului şi despre forma ei aproape rotundă (dacă facem abstracţie de tentaculele din direcţiile SV, NV şi NE).

Privit de la o înălţime (de pildă, Dealul Mitropoliei sau Calea Piscului, sus pe câmp), sau chiar din podul unei case cu un etaj, oraşul era, vara, o îngrămădire de acoperişuri cenuşii ori roşii, întrerupte de turlele mai înalte ale numeroaselor biserici, de câte un „palat“ particular sau de edificiile publice, rar cu mai mult de un etaj, totul într-o mare de verdeaţă care creştea dinspre centru – unde nu era totuşi absolut absentă – spre periferie. Aici, în „mahalelele de odihnă“, numite acum „cartiere rezidenţiale”, casele scunde (parter sau cu un etaj cu subsol) şi nu rareori cu aspect de ţară se pierdeau încă şi acum, foarte frecvent, în curţi şi grădini întinse.

Iată însă ce puteai constata dacă, părăsind „punctul înalt“ de observaţie, pătrundeai pe străzile oraşului (după Mihăilescu, 1915).

În „Centrul“ greu de precizat ca perimetru, cu străzi strâmte şi strâmbe, tăiate de câteva mai drepte şi mai largi, cu trotuare diferit dimensionate şi nu totdeauna bine întreţinute, chiar şi pe arterele cele mai umblate, case intrate cu un colţ în stradă; case mari, cu unul sau mai multe etaje, cu multe ferestre şi ornamente şi stil importate din Apus. Cel mai caracteristic, Bulevardul Colţei (ulterior Ana Ipătescu, azi Lascăr Catargiu), o foarte variată colecţie de clădiri diferite ca dimensiune, formă şi tratare a suprafeţelor, înşirate unele lângă altele ori separate prin grădini şi curţi nu prea întinse. Ai impresia că proprietarii lor s-au luat la întrecere ca nu cumva casa unuia să se asemene cu a vecinului. Efectul este totuşi plăcut, mai ales dacă se are în vedere monotonia construcţiilor din urmă pe tot globul. Edificii similare se întâlnesc în cea mai mare parte a Centrului în lungul Căii Victoriei (cu cele mai numeroase şi mai „monumentale“ palate) şi în bulevardele nou-deschise, în cadrul unor străzi ca Batiştei, de pildă. Între ele au fost ridicate la sfârşitul secolului al XIX-lea şi începutul secolului al XX-lea, în vremuri de relativă strâmtoare financiară, edificii publice, severe: Palatul Regal – completat –, Teatrul Naţional – reamenajat –, Ministerul de Finanţe (în colţul dintre Calea Victoriei şi Calea Griviţei, azi Muzeul Colecţiilor de Artă), supraetajat, şi alături de el Curtea de Conturi (azi Spitalul Davila), Ateneul Român – prin subscripţie publică („Daţi un leu pentru Ateneu“) –, Universitatea – adaus la vechea clădire, construită de Orăscu –, Ministerul Agriculturii, Poşta Centrală (azi Muzeul de

Istorie Naţională), Casa de Depuneri pe locul fostului han Sf. Ion cel Mare, Palatul de Justiţie, Camera de Comerţ etc. La toate acestea trebuie adăugate hotelurile moderne – cele mai multe pe Calea Victoriei, marile restaurante, cofetării, berării (vestitul „Carul cu Bere"), palatele marilor bănci, Bursa, toate grupate între cele două vechi târguri (de Jos şi de Sus), acum unite. În sfârşit, tot în primii ani ai secolului al XX-lea, apar în centru, dar şi în cartiere rezidenţiale, edificii în „stil românesc" (inspirat din arhitectura mănăstirilor, culelor sau palatelor domneşti din tot cuprinsul ţării). Motiv de multe păcate urbanistice, acest stil a dat însă şi lucruri bune: Şcoala Centrală de fete, Bufetul de la Şosea, ambele de arhitectul Mincu, palatul Ministerului Lucrărilor Publice (azi Primăria Municipiului Bucureşti) de arhitectul Petre Antonescu, Şcoala de Arhitectură (adevărată bijuterie de piatră, pusă în valoare, ca perspectivă, în urma cutremurului din 4 martie 1977, după năruirea blocurilor care o ascundeau vederii), Casa Dissescu de pe Calea Victoriei, Muzeul Geologic de la Şoseaua Kiseleff şi, peste drum de el, muzeul proiectat pentru etnografie.

În zona intermediară, a cartierelor numite la început „mahalale de odihnă", casele aveau în general înălţimea potrivită (numai parter, cu subsol ori nu, sau cu etaj), înfăţişarea monotonă (un model comun amintind vag de barocul modern), cu excepţia caselor oamenilor avuţi sau recent îmbogăţiţi, care căutau să imite clădirile din regiunea centrală a oraşului. Se generalizaseră acum casele de speculă, înşirare de apartamente, pe două rânduri, într-o curte prelungă (aşa numitele case-vagon) sau în jurul unor curţi rectangulare (hanuri, după un nume folosit în acea vreme). Un caz bine păstrat se poate vedea şi azi pe Str. Plantelor din estul Bucureştilor. Exceptând menţionatele case de speculă, cea mai mare parte a locuinţelor din zona intermediară păstraseră încă grădini şi curţi, care, prin întinderea lor, aminteau Bucureştii de altădată. Ca şi la Centru, străzile de aici erau tot strâmte şi nu rareori strâmbe, iar maidanele, încă numeroase. Tipice în această privinţă erau mahalalele Armenească, Popa Soare, Tirchileşti, Dobroteasa, Jigniţa, Sfinţii Apostoli.

Amestecul de trecut şi prezent varia însă în diferitele sectoare ale zonei rezidenţiale. Astfel, în sud-vest, vatra oraşului vechi părea

că se oprise nu numai în extinderea ei tentaculară, ci şi structurală, şi ca aspect. Mahalalele de aici păstrau într-adevăr mai mult înfăţişarea lor de sat decât cea de târg, pătrunderea noului tip de locuinţe, semioccidentalizat (colţuri neîngrijite, prelucrarea sumară a suprafeţelor, dar odăi în şir după noul sistem) nereuşind să şteargă îndeajuns deprinderile trecutului. Cele mai „conservatoare" erau mahalalele din josul Radului Vodă (Sârbi, Dobroteasa, Vitan, Foişor, Broşteni, Cărămidari).

Ca reminiscenţe ale trecutului se vedeau în această zonă, chiar pe Calea Dudeşti, spre mijlocul traseului ei, înainte de 1920, o cruce de piatră cu litere chirilice, alte două-trei pe Şoseaua Vitan, în Str. Foişor una cu litere latine, iar în extremitatea vestică a oraşului, lângă Fabrica de bere Bragadiru, se afla alta cu litere latine, colorate. Crucile erau puse de obicei lângă puţuri, ori la răspântii de drumuri şi păstrarea lor însemna adesea persistenţa tradiţiei între urban şi rural. Astfel, în mahalalele Foişor şi Dobroteasa, de pildă, o dată cu păstrarea crucilor au rămas şi se vedeau, între 1910 şi 1915, pe uliţe vechi, strâmte şi strâmbe, case cu pridvor, parmaclâc sau prispă, unele intrate în strada pavată cu piatră de râu; cârciumi aşezate în colţ de stradă, cu scară, acoperişuri de olane; curţi şi grădini vaste, garduri de şipci ori de uluci. Găini şi chiar porci îşi căutau hrana în stradă. Nu departe însă contrastau prin lărgimea şi netezimea lor noi străzi – tăiate ori rectificate şi lărgite altele vechi – şi în special cheiurile Dâmboviţei, devenită un canal cu adâncime de circa 5 m, tăbăcăriile cu clădirile lor noi, înalte (mai multe etaje) şi coşurile încă mai înalte ascundeau totuşi străzi scurte, încadrate între case mărunte, de ţară.

Dimpotrivă, către nord şi nord-vest, oraşul, crescând repede, înglobase în vatra lui cea nouă mahalalele de margine sau grupări rurale de dincoace şi de dincolo de centură. Acestea se deosebeau şi ele tot prin casele lor cu parmaclâc, prispe, arcade între stâlpi, multe acoperite cu lemn şi însoţite la răspântii de cruci cu litere slavone (în Tirchileşti sau în Str. Polonă, spre margine, de pildă). Aici, însă, aceşti martori ai unui trecut urbanistic perimat puteau fi descoperiţi mai greu decât în sud-est, deoarece edificii moderne sau case periferice mai recente, pe străzi cu plan geometric, le ascundeau vederii trecătorilor – cum le ascund în unele cazuri şi azi – în funduri

de curţi sau ale unor ulicioare fără ieşire (intrări sau fundături, cum li se spunea odată). Aceeaşi era situaţia şi în mahalalele Delea Veche şi Delea Nouă sau în sud-vest (Calea Rahovei până în Antim, cu ţesătura neregulată a străzilor apropiate; Str. Uranus şi întreaga mahala de pe Dealul Spirii). Dar case din alte vremuri (de ţară sau vechi boiereşti) se întâlneau la începutul secolului în număr mare chiar până aproape de Centru (Lipscani, Calea Victoriei, Câmpineanu, Rahovei, Şerban Vodă, Uranus, Izvor). Au dăinuit unele case boiereşti sau de negustori înstăriţi pe Străzile Spătarului (casa Melic), Armenească, Potcovari, Armoniei, Corbului, Labirint, Calea Moşilor (casa lui Manuc bei de la nr. 132, păstrată şi azi, puţin zdruncinată de cutremurul din 4 martie 1977), case de ţară sau colibe acoperite cu olane în Calea Moşilor colţ cu bulevardul, pe Str. Vântului, Dimitrie Racoviţă, Bulevardul Colţei (azi Lascăr Catargiu), Povernei (dărâmată anii trecuţi), Dr. Felix, Virgiliu.

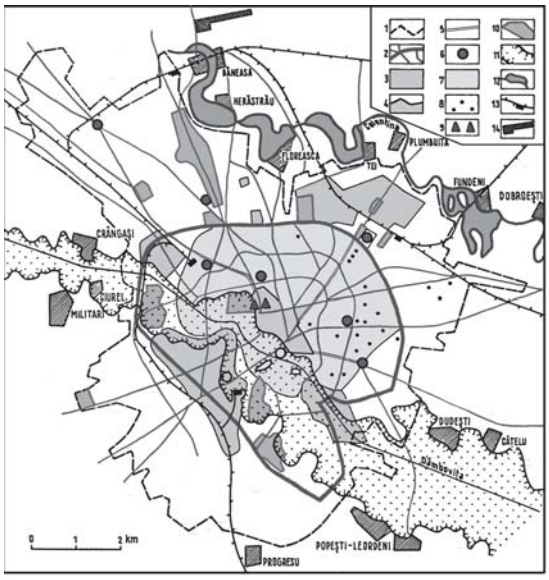
La începutul secolului al XX-lea, acţiunea sistematică de modernizare a Capitalei schimba pe încetul peisajul din trecut. Erau deschise acum străzi ori chiar bulevarde, erau lărgite şi rectificate unele trasee vechi, crescuseră ca număr de etaje multe locuinţe individuale ori colective, de speculă, se înmulţiseră străzile canalizate, pavate şi luminate (încă totdeauna mai mult în Centru, dar nu exclusiv) şi sporise paza lor prin organizarea poliţienească. Progresul se făcea pe încetul, căci ghemurile de străzi se lăsau greu îndreptate. Casele mici ale lumii nevoiaşe contrastau mai departe cu palatele oamenilor înstăriţi. Proprietarii nu puteau fi uşor înlăturaţi, deoarece acceptau cu greu mutarea din locul în care se născuseră. Apa de băut încă nu fusese distribuită până în periferie, aşa că se păstrau încă puţurile. Dar mai ales se opunea modernizării felul vechi de a clădi (comun săracilor, ca şi bogaţilor): case în mijlocul curţilor, cu cât mai întinse grădini în jurul lor. Se adăugau şi dificultăţile tehnice (de pildă, terenurile joase, umede ori chiar mlăştinoase din lunca Dâmboviţei, cum era Sf. Elefterie, transformat în parc de vile abia după 1920).

*

Pe scurt, alături de tendinţa de modernizare urmată – nu totdeauna însă consecvent, nici cu suficientă convingere şi energie – de edilii Capitalei după obţinerea independenţei, rezistenţa

vechilor deprinderi specifice concepţiei de viaţă rurală sau semirurală şi orientală făcea din Capitala abia scăpată de suzeranitatea otomană un oraş al cărui trecut se simţia în structură, funcţiune şi aspect mai mult decât ar fi apreciat un călător grăbit, care ar fi străbătut numai străzile centrale. De aici dubla lui faţă: modernizare în părţile lui cele mai la vedere; păstrarea vechilor forme de organizare a spaţiului geografic şi de acoperire cu străzi şi case în rest, adică pe cea mai întinsă suprafaţă a vetrei oraşului; disproporţie între teritoriul clădit şi cel neclădit; contraste între dimensiunile şi stilul locuinţelor; spaţii verzi (grădini, parcuri) şi maidane în număr şi cu întindere mai mare către şoselele de centură, unde însă întreprinderile industriale, în creştere, introduceau o notă nouă, atât prin construcţiile lor, cât şi prin apariţia cartierelor muncitoreşti sistematizate, dar în general lipsite de confort şi de aspect atrăgător.

Peste toată această împletitură de trecut, prezent şi perspectivă, politica edilitară de „occidentalizare" provoca evidente schimbări în structura şi înfăţişarea oraşului. Erau urmarea aşteptată a amplificării funcţiunilor specifice unui centru urban ajuns la Capitală a unui stat independent cu o populaţie de peste şapte milioane de locuitori şi cel mai însemnat centru economic şi cultural al ţării. Puteau fi urmărite acum, mai bine diferenţiate decât la jumătatea secolului trecut, cele trei mari zone structurale şi funcţionale obişnuite în orice oraş mai evoluat (fig. 15).



Centrul (Târgul central), din care dispăruse singura urmă medievală (Curtea Veche), pe locul căreia se contopiseră – mult lărgit – cele două

târguri (de Jos şi de Sus). La vechile prăvălii şi ateliere în lanţ neîntrerupt se adăugau acum palatele băncilor (de stat şi particulare), localul monumental al Bursei (unde funcţionează azi Biblioteca Naţională), palatele ministerelor, palatele societăţilor petroliere sau de asigurare, cele mai importante edificii culturale, adică tot ceea ce cuprinde centrul unui oraş. Mai precis, „Târgul" oriental, cu hanurile lui şi cu aspect de bazar, se transformase acum într-un important centru bancar (cel puţin 10 bănci mari, cu palate ridicate între Str. Colţei – B-dul 1848 – şi Calea Victoriei), dispunea de 4 societăţi de asigurare, funcţionând şi ele în blocuri moderne, cu 3-4 etaje; ajunsese loc de investiţii al capitalurilor străine (german, francez, englez) în diferite întreprinderi sau agenţii comerciale (Comptuarul franco-român, din Str. Lipscani; Casa de Comisioane Zwifel & Co, reprezentantă a diferitelor fabrici străine; Casa Wyss-Inselin & Co din Str. Teilor – ulterior Vasile Lascăr –, spre târg, reprezentantă a unor uzine germane; Casa Paul Schule din Str. Doamnei, lucrând în numele mai multor fabrici străine producătoare ale unor articole de fier, textile, coloniale, articole tehnice etc.). Alături de acestea apăruseră şi se dezvoltaseră însă şi mari magazine româneşti – cu sau fără participare străină –, foarte cunoscute pe vremuri. Cele mai importante dintre ele se găseau tot în Lipscani şi pe străzile apropiate de acestea („Au bon goût", „Au bon marché", magazinele de manufactură Luca P. Niculescu, Pop şi Bunescu, Vulturul de mare cu peştele în gheare, librăria şi tipografia Socec, librăria Alcalay în colţul Căii Victoriei cu Bulevardul cel mare). Dacă adăugăm la toate acestea şi palatele societăţilor petroliere, marile restaurante şi cofetării, berăriile şi băcăniile de lux (Dragomir, Dinischiotu), hotelurile moderne (Bulevard, Capşa, Continental, Splendid, Athénée Palace etc.), teatrele noi şi cinematografele care începuseră să apară, atunci putem afirma că într-adevăr centrul se schimbase şi ca structură (îndesirea şi înălţarea edificiilor), şi ca funcţiune (important centru financiar, de relaţii economice bine organizate şi lărgite), şi ca nivel politic, administrativ şi cultural.

Fostul târg, acum nucleu economic, politic şi cultural al unui oraş în rapidă transformare (însă departe de a fi înlăturat vechile contraste), se întindea acum în nord până în Str. Enei, care dă în Calea

Victoriei, nu departe de Palat, în sud nu prea mult, până în jurul Halelor Centrale, în vest cobora pe Bulevardul cel mare, în josul Căii Victoriei; iar în est mergea până la capătul Străzii Sfinţilor. Pe străzile radiare, însă, magazinele şi atelierele se ţineau lanţ, aproape neîntrerupt până în linia de centură de la jumătatea secolului al XIX-lea.

Zona intermediară (cartierele rezidenţiale), aproximativ până în şoselele de centură, se caracteriza printr-un amestec de case mari în lungul Căii Victoriei, pe străzile cu numele unor vechi familii boiereşti (Brezoianu, Câmpineanu, Batişte, Florescu, Calomfirescu, Stelea ş.a.), cu altele tip de ţară ori de mahala periferică, prin apariţia şi dezvoltarea pieţelor (târgurilor) de cartier (Matache, Amzei, Traian, Coşbuc) şi prin semne ale unei descentralizări economice – dar şi administrative – impuse de creşterea teritoriului oraşului.

Dar cele mai evidente schimbări de structură şi funcţiuni s-au petrecut în a treia zonă, **periferia**, care, oficial, începea dincolo de şoselele de centură. Aici, străzile drepte în plan geometric, atât de frumoase pe plan, în realitate erau foarte frecvent simple culoare nepavate, cu bălţi şi noroaie după ploaie, limitate la garduri aproximativ rare, de case modeste, sau de maidane cu molozuri şi gunoaie. Numai în cartierele mai compact construite, casele – parter – erau rânduite pe marginea străzilor – nu totdeauna cu trotuare – cu o latură spre uliţă şi cu faţa spre curtea lungă şi strâmtă. Erau de obicei locuinţe ale micilor funcţionari, ale muncitorilor în ateliere şi fabrici, ale unor săteni veniţi de curând, cu obiceiurile lor de la ţară. Adesea erau case de speculă, iar locatarii, chiriaşi. Nu lipseau însă nici clădiri mai arătoase, la răspântiile cu prăvălii, de pildă, sau în preajma bisericilor. Existau însă şi situaţii mai nenorocite. De pildă, pe locul gropilor de nisip părăsite din nordul şoselelor Ilie Pintilie (azi Iancu de Hunedoara) şi Ştefan cel Mare, la Floreasca, se vedeau cocioabe acoperite cu tinichea de bidoane, iar în apropiere case mărunte aruncate în curţi mari, de obicei, fără garduri, unele doar cu acoperişul şi câteva ferestre mici deasupra solului. Aspecte identice sau aproape aveau locuinţele străzilor şi curţilor spre Obor, în mahalaua Raionului (Str. Gura Lupului din fosta podgorie dintre Străzile Theodor Speranţia şi Vitan), din apropierea Abatorului, din Grozăveştii rămas cu înfăţişarea sa de sat etc., toate aparţinând periferiei, chiar când se aflau dincoace de centură.

Pentru bucureştenii de acum peste 65 de ani existau doar două mari subdiviziuni structurale şi de funcţiuni ale oraşului: Centrul (sau Târgul) şi mahalalele (acestea, considerate toate periferie). A fi de la mahala însemna a fi de la periferie, mitocan adică lipsit de maniere (sau „manere", după limba eroilor lui Caragiale), în opoziţie cu boierii de la Centru, cum erau numiţi moşierii, dar, pe încetul, toţi cei cu mai multă ştiinţă de carte şi îmbrăcaţi ca apusenii, locuind în case moderne, construite după modele importate şi exercitând profesiuni producătoare de venituri însemnate (latifundiari, proprietarii unor mari case de speculă, marii negustori, patronii de fabrici şi bancherii, avocaţii şi medicii renumiţi). „Mahalagiii" cultivau însă profesiuni mai comune: cultivatori de zarzavaturi, brutari, cizmari, croitori, frizeri, precupeţi, cârciumari, unii dintre aceştia ajungând la averi apreciabile şi devenind „boieri" în generaţiile următoare. Era o luptă surdă – câteodată făţişă – între două categorii de bucureşteni a căror prezenţă, mod de trai şi activitate se răsfrângeau în structura şi aspectul cartierelor respective. Geografic ne interesează însă repartiţia teritorială a celor două tipuri de structură: cea din „Centru", din ce în ce mai compactă şi mai dezvoltată la înălţime, şi cea din mahalale, încă mai mult răsfirată (din cauza întinderii curţilor şi grădinilor) şi cu locuinţe dominant parter.

După 1877, până spre 1920, se constată şi în Bucureşti tendinţa de atenuare între oraşul boierilor şi oraşul mahalagiilor, un început de nivelare socială, economică, edilitară, dar numai un început. Oraşul „boierilor" înaintase mult în susul Căii Victoriei, în jurul „Palatului Regal" şi mai departe, până în Piaţa Victoriei (cu menţionatul Palat Sturza). În sectorul rezidenţial, cam de la Teatrul Naţional spre nord, rămăseseră încă intercalate case de „mahala", ai căror proprietari nu se lăsau totdeauna uşor expropriaţi. De aici dificultatea de a separa exact pe teren partea modernizată de cea tradiţională a Bucureştilor, chiar la începutul secolului. Şi, pentru acest motiv, într-o regionare structurală şi funcţională a Capitalei este indicat să părăsim criteriul, mai mult psihologic, al despărţirii vetrei „oraşului boieresc" de „oraşul mahalalelor", şi să recurgem la criterii obiective. Lucrul se impune cu atât mai mult cu cât clasa privilegiată a moşierilor şi bogătaşilor (mari negustori, bancheri, patroni de

întreprinderi industriale importante, liber-profesionişti foarte căutaţi) începuse să piardă din importanţa sa economică, socială şi politică, iar edilii, sub presiunea „mahalalelor", începuseră să dea atenţie şi acestora în opera de sistematizare şi înzestrare a oraşului.

Marea problemă pentru toţi cetăţenii acestuia era, până spre sfârşitul secolului al XIX-lea, Dâmboviţa, cu inundaţiile ei periodice. Cu ea stăteau în cea mai strânsă legătură alimentarea cu apă, canalizarea, sănătatea publică (epidemii – devenite endemii – de tifos, dezinterie, malarie). După aprecieri din 1906, Dâmboviţa putea avea la Bucureşti un debit de 125-200 m^3/s (Fr. Damé, *op. cit.*, p. 224), suficient ca să provoace inundaţii adeseori catastrofale, ceea ce îi obliga pe cetăţeni să-şi ţină la îndemână bărci legate de belciuge, ca să aibă cu ce să circule în timpul apelor mari.

În ceea ce priveşte *alimentarea cu apă*, sacagiii îşi umpleau sacalele cu apă din râu şi o duceau în mahalale, căci în cartierele „boiereşti" apa era procurată din câteva izvoare (de la Filaret, ori de la Pantelimon).

Prin 1880 se pusese pentru prima dată problema canalizării şi rectificării Dâmboviţei. Un inginer, N. Cucu, prezentase un plan curajos: strângerea apei din Argeş, Sabar, Colentina în albia Dâmboviţei, care, transformată într-un canal navigabil – avea să lege Capitala de Dunăre. Proiectul cerea însă un capital de care nu dispunea comuna, şi nici statul. S-a ajuns astfel la „şanţul" de azi, cu apă puţină, căci prisosul fusese deviat în Ciorogârla. Un stăvilar, la Ciurel, apăra şi de surpriza creşterilor neobişnuite. Lucrările de canalizare asigurau totodată colectarea apelor menajere şi industriale. În aceste condiţii, apa râului devenise cu totul nepotabilă, şi o bucată de timp populaţia – fireşte, tot cea din mahalale – a trebuit să se aprovizioneze din puţuri (existau însă peste 1500 în cartierele periferice, după Damé) sau de la pompele publice, de unde tot sacagiii o transportau la domiciliu.

Înainte de 1890 – deci înainte de rectificarea Dâmboviţei – a fost aprobat un proiect de aducere prin conducte a apei din susul râului, de la Arcuda şi Bâcu, într-un rezervor cu o capacitate de 40.000 m^3, situat pe câmpul înalt de la Cotroceni. De aici, trecută prin pompele de la Grozăveşti, este trimisă în oraş. Pentru distribuirea apei sub presiune şi în partea înaltă a vetrei oraşului, dinspre Colentina,

fusese construit „rezervorul Ianculuí", cunoscut astăzi sub numele de Foişorul de Foc (deoarece tot aici fuseseră instalaţi şi pompierii). După 1897 au început lucrările de procurare a apei subterane (de la o adâncime de 20-30 m) din regiunea Bragadiru (câmpul dintre Sabar şi Ciorogârla) şi adunarea ei tot în rezervorul de la Cotroceni. În felul acesta, la începutul secolului al XX-lea, Bucureştii dispuneau de apă potabilă în cantitate de aproape 60.000 m^3 în 24 de ore, suficientă pentru alimentarea populaţiei (circa 170 l pe cap de locuitor) şi distribuită printr-o reţea care, la acea vreme, depăşea 182 km. Risipa era destul de mare, căci apa nu folosea numai la băut, ci şi la udatul grădinilor, în scopuri menajere, în industrie. Ea nu ajungea deci şi pentru mahalalele periferice, în primul rând cele situate dincolo de centură, aici populaţia continuând să folosească apa din puţuri sau de la pompele de cartier. Încă un privilegiu al cartierelor centrale! Acelaşi „individualism" şi aceeaşi „segregare socială" se constată cu atenuare la începutul secolului al XX-lea şi în privinţa canalizării, pavării străzilor, luminatului public şi circulaţiei prin mijloace proprii sau transportul în comun.

Canalizarea începuse spre mijlocul secolului al XIX-lea, dar tot numai pe străzile principale, din Târg: pe Calea Victoriei, pe Calea Rahovei, pe Calea Moşilor, pe Str. Franceză (Uliţa Curţii Vechi). Damé, după care luăm toate aceste date, citează un proprietar din Str. General Florescu (Uliţa Pescăriei Vechi), care şi-a racordat gospodăria pe cheltuială proprie la conducta de pe Calea Moşilor. Abia după 1900 se ajunge la o reţea de conducte care servia şi o parte din mahalale, pe o lungime de aproape 150 km.

Pavarea a pornit, desigur, tot de la străzile mari din Centru, părăsindu-se tehnica folosită de grinzi pe sub care se scurgeau apa de ploaie şi lăturile şi trecându-se la folosirea bolovanilor de prund, fără trotuare. Acestea au apărut după 1871, când s-a introdus „bazaltul artificial" produs de o fabrică situată pe Şoseaua Panduri. O bucată de vreme a fost adusă din Belgia gresie în acelaşi scop, şi numai granitul de Turcoaia, după 1880, a scutit Bucureştii de această cheltuială. Piatra cubică a înlocuit deci bolovanii de prund, dar tot numai în Centru, străzile periferice continuând să fie pavate cu bolovani, pietruite, sau rămânând de pământ. Chiar şoselele de

centură erau prin 1910-1915 macadamizate şi mărginite cu şanţuri. Tot Damé, bine informat, dă pentru 1906 următoarele cifre: 1.500.000 m^2 pavaje cu bolovani de prund; peste 500.000 m^2 diferite alte materiale (piatră cubică, asfalt, bazalt artificial, calupuri de lemn), aproape 80.000 m^2 pământ bătut sau macadam.

Luminatul public a pornit şi el de la câteva felinare în care ardeau – pe străzile mari din târg – lumânări de seu, apoi lămpi cu petrol lampant, pe care vânzătorii ambulanţi îl numeau gaz. După 1880 a fost construită însă Uzina de Gaz aerian de la Filaret, cu marile ei rezervoare de tablă. Materia primă – cocsul –, folosită şi la sobele gospodăriilor particulare în timpul iernii, era importată. Astfel au fost instalate până în străzile din marginea oraşului felinarele cu gaz aerian şi s-a înmulţit numărul lampagiilor, care cu scările verzi la spinare alergau din felinar în felinar să-l aprindă, apoi să-l stingă. Erau (după Damé, *op. cit.*, p. 298) în Bucureşti aproape 4.000 de felinare cu gaz aerian; peste 31.000 cu gaz lampant; peste 100 cu ulei; mai bine de 150 de lămpi electrice cu arc voltaic; aproape 70 cu becuri incandescente. Cea mai mare parte a cartierelor de margine continuau să rămână luminate numai de lămpile de gaz din gospodăriile personale sau cu felinare proprii, ca la ţară.

Şi mai grea a fost, până după primul război mondial – şi, într-o privinţă, dificultăţile nu au dispărut nici azi –, lupta pentru înlăturarea contrastelor dintre dimensiunile şi textura străzilor, pe de o parte, şi cerinţele *circulaţiei* vehiculelor pe drumurile de mare trafic; şi totuşi s-au înregistrat mari progrese în cei 30-40 ani de la obţinerea independenţei. Au fost deschise, cu toată rezistenţa oarbă a proprietarilor, Bulevardele Cotroceni-Obor, Colţei (azi Lascăr Catargiu), Regina Maria şi G. Coşbuc, Neatârnării (azi Mărăşeşti); au fost rectificate şi lărgite numeroase străzi, desfundate multe fundături (numite azi „intrări"), a fost elaborat un plan general de sistematizare (mereu revizuit), au fost proiectate şi construite cartiere noi, fie înăuntrul şoselelor de centură, fie mai ales în afara lor, în spaţiul care începuse să fie numit periferie, pe locul viilor distruse de filoxeră sau al moşiilor satelor apropiate de oraş (fig. 15).

Evoluaseră şi *mijloacele de transport* o dată cu îmbunătăţirea relativă a reţelei de străzi. Căruţele şi străzile de căruţaşi se mai păstrau spre

marginea oraşului. Apăruseră şi se înmulţiseră birjele, iar birjarii de lux (muscalii) îşi aveau strada lor aproape de Bariera Moşilor. Tramcarele greoaie ale lui Toma Blându porneau din remiza lor de pe Strada Lucaci şi hodorogeau pe bolovanii străzilor. Tramvaiele cu cai legau centrul cu Gara de Nord, Cu Oborul, cu Gara Filaret, cu Şoseaua Kiseleff, urcând rampele de la Schitu Măgureanu sau de la Teatrul Naţional cu adaos de cai şi cu mult zgomot. Erau întreţinute pentru ele grajdurile comunale din apropierea Cişmigiului. În sfârşit, pe Bulevardul Cotroceni-Obor fusese instalată prima linie de tramvai electric.

Fusese organizat mulţumitor şi serviciul de salubritate, de întreţinere a străzilor şi de ridicare a gunoaielor, care erau apoi arse în două crematorii sau depuse în foste gropi de nisip (gropile lui Ouatu, de la numele proprietarului lor, englezul Watt, în nordul oraşului, aproape de Cimitirul Sf. Vineri, şi gropile din Valea Plângerii a Cimitirului Şerban Vodă, pe locul bălţii de sub Dealul Şerban Vodă).

Atâtea semne de modernizare, şi totuşi contrastele între centru şi cea mai mare parte a zonei rezidenţiale, de ocupare şi utilizare a terenului, se păstrau destul de evidente, cu o singură notă foarte importantă: apariţia întreprinderilor industriale de o parte şi alta a şoselelor de centură. Acestea schimbă treptat structura şi funcţiunile cartierelor intermediare şi ale periferiei. În special, cartierele muncitoreşti, construite în jurul fabricilor, pe planuri geometrice, dar modeste ca dimensiuni şi confort al gospodăriilor, reflectau încă atmosfera semirurală a periferiei bucureştene de altădată. Aduceau însă şi trăsături specifice, derivate din raporturile între patroni şi lucrători. De aici şi dificultatea de a trage o linie precisă între vechea şi noua periferie a Capitalei. De fapt, se impunea acum o nouă definiţie a noţiunii de periferie. Cu peste 100 de ani în urmă – aşa cum am văzut –, periferia începea în mod oficial dincolo de centura şoselelor cu barieră şi avea un caracter aproape exclusiv agricol. Pentru locuitorii din centru, periferiile erau şi mahalalele din apropierea liniei administrative (de centură). La începutul secolului al XX-lea, însă, mai înăuntru decât în afara acesteia, capitaliştii – cei mai mulţi, străini – încep să construiască fabrici: rafinării de petrol, mori cu aburi, fabrici de ulei, de cărămidă, metalurgie (cazane

Wolf pe Str. Cuţitul de Argint, lângă Filaret), de diferite obiecte metalice, maşini şi aparate de montaj (Mayer & Co din Nürnberg), de mobile, de ciocolată. Puteau astfel să fie deosebite în anul 1912 patru sectoare industriale:

– *Sectorul SV*, începând cu Arsenalul Armatei din Dealul Spirii şi întinzându-se între Gara Filaret şi Cotroceni în lungul Şoselei Panduri. Funcţionau aici cel puţin 20 de întreprinderi industriale cu profil foarte variat (bazalt artificial, sticlărie, încălţăminte, frank-cafea, bere – fabrica Opler din Izvor şi Bragadiru din Calea Rahovei –, frânghii, chibrituri, metalurgie – cea mai importantă, Wolf, cu 850 lucrători).

– *Sectorul NV*, între B-dul Dinicu Golescu şi Şos. Bolintinului, continuată spre E şi nord-est prin Şos. Cotroceni şi Str. Ştefan Furtună, cuprindea cel puţin 10 întreprinderi industriale, între care Uzina hidraulică de la Grozăveşti, Moara Ciurel, Pirotehnia Armatei, Regia Monopolurilor Statului, Manutanţa Armatei din Calea Plevnei, Fabrica de bere Luther (azi Griviţa), industria lemnului, două fabrici (Lessel şi Dürer & Bücher), atelierele CFR (cele vechi, de lângă Piaţa Matache Măcelaru, deci mult înăuntrul oraşului).

– *Sectorul NE*, având ca axă Calea Moşilor spre Câmpul Moşilor, era specializat în industria materialelor de construcţii (cariere de nisip, fabrici de cărămidă), industria alimentară (cele mai multe şi mai mari mori) şi chimică (uleiuri, săpun, cosmetică).

– *Sectorul SE* – cel mai vechi – cu tăbăcării moderne, Abatorul şi cea dintâi uzină metalurgică din Bucureşti, Lemaître (azi „Timpuri Noi"), toate situate aproape de ieşirea Dâmboviţei din Bucureşti, pe Calea Văcăreşti, ori în apropierea ei, înăuntrul liniei de centură, până lângă Radu Vodă.

În acelaşi spaţiu geografic, dar mai ales dincolo de şoselele de centură, erau rezervate terenuri pentru depozite (cherestea, lemne, paie, vinuri şi rachiuri pentru comerţul de angro) şi antrepozite de mărfuri, pe lângă cele trei gări principale (Nord, Filaret, Obor). Şi tot aici erau locuri pentru spitale, după sistemul pavilionar (Filantropia – mărit –, Colentina, Zerlendi...); pentru cimitire (Belu, Sf. Vineri, Reînvierea, Iancu Nou); pentru spaţii verzi (în nord, Parcul Kiseleff, cu vestita şosea, unde erau obişnuite plimbările cu birje,

conduse de muscali, între cele două „ronduri"; în vest, Grădina Botanică; în sud, Parcul Filaret – Parcul Carol – cu expoziţia din 1906). Toate acestea atenuau cu vremea contrastele dintre zona rezidenţială şi cea agricolă din vechea periferie şi – implicit – caracterul de limită reală a şoselelor de centură între cele două regiuni structurale şi funcţionale vecine.

Se modificaseră apreciabil în acelaşi timp – după cum am văzut – structura, întinderea şi funcţiunile cartierelor centrale, care pătrunseseră în cele rezidenţiale până la limite greu de precizat. Moşierii şi îmbogăţiţii începuseră să-şi ridice case în zona rezidenţială şi chiar în fosta periferie agricolă, iar creşterea preţurilor la terenul din oraş îndemnase pe mulţi dintre posesorii de spaţii mai întinse să le vândă în parcele de dimensiuni variate sau să construiască locuinţe de speculă, după planuri geometrice şi în stiluri diferite de ale trecutului. Apăruseră şi primele vile luxoase dincolo de fosta linie de centură. Se impunea deci – chiar înainte de 1920 – o renunţare la vechea divizare „populară" a vetrei oraşului în *Centru* (cu cartiere boiereşti şi „Târg Central" unic) şi *mahalale* (rezidenţiale şi periferice). Se impunea acum despărţirea într-o ***zonă centrală***, economico-administrativă şi culturală de nivel mai înalt, o ***zonă intermediară (dominant rezidenţială)***, cu păstrarea încă pe scară întinsă a curţilor şi grădinilor mari, depăşind pe alocuri vechile şosele de centură; şi o ***zonă periferică***, foarte întinsă, delimitată administrativ printr-un poligon geometric, zonă care se putea spune acum că tinde spre o regiune urbană a fabricilor, antrepozitelor şi spaţiilor verzi, asociate cu cartierele muncitoreşti, de locuinţe ieftine sau de vile ale bogătaşilor (fig. 15).

Populaţia

Unirea Principatelor (1859), obţinerea independenţei (1877), promovarea politică (regat, din simplu principat) şi orientarea ţării către centrul şi estul Europei au provocat o creştere apreciabilă şi a populaţiei Bucureştilor (de la circa 178.000, în 1877, la peste 340.000, în 1912). Nici numărul total, nici repartiţia neegală pe cartiere, nici concepţia de viaţă şi treptele pregătirii profesionale a diferitelor

neamuri (inclusiv autohtonii), nici, mai ales, apartenenţa la clase sociale deosebite, nu se dovedesc fără importanţă pentru gradul, felul ocupării şi utilizării unui teritoriu, deci, în speţă, pentru aspectul, structura şi funcţiunile oraşului Bucureşti. Iată de ce urmează să ne ocupăm şi de această latură a complexului geografic Bucureşti.

Datele asupra populaţiei totale a oraşului în secolele trecute – câtă vreme târgul se afla sub influenţa sudului, de unde veneau numeroşi negustori şi meseriaşi, greci, bulgari, albanezi, turci – sunt cu totul aproximative şi nesigure. Astfel, un călător (Bacsici) dă, pentru 1640, un număr de 100.000 de locuitori, pentru ca, 14 ani mai târziu, Paul din Alep să-l aprecieze la 36.000-40.000, iar numărătoarea ceva mai sigură (catagrafia din 1810) să nu se ridice la mai mult de 74.000 (Mihăilescu, 1915, p. 179). Imediat după Unirea Principatelor, o numărătoarea dă 102.454 (prima cifră până la unităţi). Recensămintele ulterioare (mai bine organizate) ajung pentru 1877 la 177.646 (deci o creştere de peste 75.000 în 16 ani, adică o medie anuală de circa 4.200), iar pentru 1912 (ultimul recensământ înaintea primului război mondial), la 338.109, deci un spor de aproape 163.500 în 35 de ani, adică o creştere medie anuală de peste 46.000.

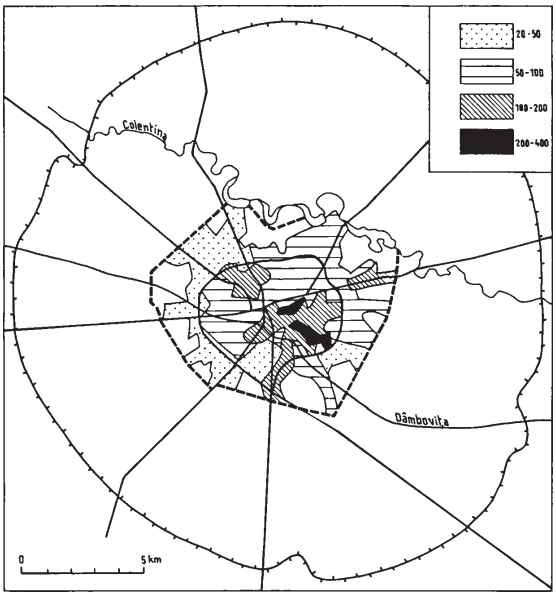
De când dispunem de date ceva mai sigure (de la 1831 şi până la începutul secolului al XX-lea), constatăm o creştere foarte capricioasă a populaţiei Bucureştilor şi, în general, relativ moderată (în jurul a 2.600 pe an până în 1881, circa 2.500 între 1881 şi 1894, perioadă de vârf cu aproximativ 5.000 pe an între 1894 şi 1899, pentru ca ulterior să urmeze o scădere la 3.000).

Fluctuaţiile se explică prin starea sanitară a oraşului (scăderea bruscă a mortalităţii după canalizarea Dâmboviţei în 1880), dar regulat deficite înaintea acestei date, când, fără sosiri din afară, în special din mediul rural apropiat şi de peste hotare, numărul total ar fi fost în descreştere neîntreruptă. Situaţia s-a ameliorat după 1880, în sensul că nu se înregistrau deficite la sporul natural; dar creşterea era destul de restrânsă (sub 5% în 1909) din cauza mortalităţii ridicate a copiilor sub 5 ani şi a maturilor, mai ales prin tuberculoză. Astfel, Anuarul statistic al Bucureştilor din 1901-1907 informează că în 13 ani au murit în Capitală 35.700 de copii sub 5 ani, faţă de mortalitatea totală de 88.215, iar cel din 1910-1912 arată

că cel mai mare număr al morţilor de tuberculoză se afla în cartierele periferice. Creşterile anuale până la peste 5.000 mai sus amintite nu se pot explica deci decât prin imigrări masive în oraş. Sunt de luat în consideraţie afluxul de săteni dinspre valea de jos a Argeşului, dinspre dealuri şi din Oltenia; sporirea numărului de muncitori şi funcţionari cerută de întreprinderile industriale, comerciale, financiare, culturale, mai ales după 1877, în urma intensificării relaţiilor cu centrul şi restul Europei. Astfel, 15 mari întreprinderi industriale citate de Fr. Damé erau conduse de reprezentanţi germani, austrieci, francezi, englezi. Alături de aceşti patroni atraşi de mişcarea economică din capitală, erau de pus în primul rând supuşii Austro-Ungariei (germani, maghiari, foarte mulţi secui, români ardeleni, evrei din Galiţia – aceştia din urmă, în număr foarte mare). Veneau mai ales ca meseriaşi ori muncitori calificaţi sau necalificaţi. În comerţ, mai ales evreii din Galiţia şi Rusia i-au înlocuit pe greci, albanezi, turci, bulgari, aşezându-se în cartierele din josul „Târgului Central", dar şi din preajma târgurilor de cartier, pe Căile Văcăreşti şi Dudeşti, prin cartierele Sf. Apostoli şi Antim, pe Calea Griviţei către Gara de Nord, pe Calea Moşilor spre Obor etc. (V. Mihăileascu, *op. cit.*, harta).

După recensământul de la sfârşitul anului 1899, cel mai amănunţit recensământ făcut şi publicat asupra populaţiei Bucureştilor de la sfârşitul secolului al XIX-lea, cei 282.084 de locuitori raportaţi la suprafaţa vetrei reale clădite a oraşului (3.700 ha) reprezentau o densitate de 70,31 de locuitori pe hectar, iar întinderea poligonului administrativ (5.600 ha), una de 51 pe hectar. Doisprezece ani mai târziu, aceasta ajunsese la 56/ha. Spaţiile libere cuprinse în noul perimetru administrativ – mai ales în vest (unghiul Calea Plevnei – Str. Izvor – Calea 13 Septembrie, deschis către Grozăveşti-Ciurel) – explică această scădere a densităţii din vatra clădită a teritoriului administrativ al Capitalei după 1894, când a fost fixată, geometric, aria administrativă a Bucureştilor (fig. 16).

Densitatea generală dă însă o idee cu totul aproximativă asupra adevăratei repartiţii teritoriale a populaţiei într-un oraş, mai ales în unul ca Bucureştii, crescuţi din voia „boierilor" deprinşi cu gospodării neobişnuit de întinse, cu livadă, vie, copaci bătrâni din



fosta Vlăsie şi cu o economie aproape autarhică între gardurile sau zidurile proprietăţii, precum şi din tendinţa ţăranilor, deveniţi târgoveţi şi care nu renunţau la ogoare, la pomi, la creşterea păsărilor şi porcilor.

O schiţă de hartă a densităţii populaţiei pe secţii poliţieneşti (1900) arată tocmai această distribuire neegală: 200-400 de locuitori pe hectar în cartierele centrale şi în cele evreieşti din sud-estul oraşului; tentacule de mare desime (100-200) în lungul principalelor artere radiare; iar restul, depăşind puţin linia de centură către sud, vest şi est, dar foarte mult în lungul Căii Moşilor şi Şoselei Colentina, densităţi mijlocii sau mici pentru un oraş (50-100). Cele mai reduse densităţi (20-50) sau spaţii total neclădite se aflau dincolo de linia administrativă veche (şoselele de centură), până la noul perimetru administrativ fixat după 1894. Trebuie însă menţionat că, în zona periferică (a fabricilor şi antrepozitelor), calcularea desimii pe unităţi poliţieneşti nu corespunde realităţii, căci în jurul fabricilor, în cartierele muncitoreşti, desimea locuitorilor putea fi comparată cu

aceea a unor sectoare din Oraşul Vechi. Într-adevăr, statistica din 1912 (*Anuarul statistic al primăriei Bucureşti pe 1912-1913*) arată cea mai mare îndesire a populaţiei pe camere (4,5-5) tocmai în aceste mahalale periferice.

Schimbarea funcţiunii locuitorilor (munca în fabrici în locul lucrului la câmp, în livezi sau vii) nu putea să aibă altfel de urmări. Nu pare deci deloc anormal faptul că acum – prin 1912 – apar densităţi mari (400-600 de locuitori pe hectar) în cartierele muncitoreşti şi de mici funcţionari dintre B-dul Ion Mihalache şi Buzeşti, în jurul Gărilor de Nord şi Filaret, în jurul Morii Assan şi al altor fabrici de aici, spre Târgul Moşilor. Totuşi, cea mai mare densitate (peste 700) se păstrează tot în vechiul Târg Central (aproximativ între Străzile Şelari, Gabroveni, Lipscani, Sf. Vineri, Călăraşi, Văcăreşti, Calea Moşilor), cu cea mai ridicată valoare (circa 1.000) în partea de sud-vest a „târgului", în mahalaua evreiască Jigniţa.

Locul de odihnă necorespunzând totdeauna – după cum se ştie – locului de muncă, deplasările între aceşti „poli" sunt şi ele în legătură cu diferite densităţi locale ale populaţiei, pe axele principale ale circulaţiei intraurbane. La începutul secolului al XX-lea, una dintre cele mai frecvente axe din această categorie unea Gara de Nord cu Piaţa Sf. Gheorghe, prin Căile Griviţei, Victoriei şi Str. Lipscani. Se prelungea apoi, din centrul oraşului, către sud-est, prin căile Văcăreşti şi Dudeşti. Din această arteră – un fel de axă mediană a Capitalei – se desfăceau alte patru: Gara de Nord – Gara Filaret (prin Calea Griviţei, Popa Tatu, Schitu Măgureanu, Uranus, Calea Rahovei, Str. 11 Iunie); a doua, Gara de Nord-Obor, prin Şoselele numite pe atunci Basarab, Bonaparte, Ştefan cel Mare; a treia, Piaţa Victoriei – Târgul Moşilor din capătul nord-estic al Căii Moşilor; a patra, Cotroceni-Obor. Toate acestea – şi alte câteva, secundare – erau servite de tramvaie cu cai, care, chiar pe vreme bună, aveau de întâmpinat dificultăţi la ridicarea puţinelor pante pe care le oferea relieful oraşului. Societatea de tramvaie înfiinţată în 1890, S.T.B. (de unde numele lucrătorilor de la tramvaie, de setebişti), dispunea prin 1906 de 138 de vagoane şi aproape 1.200 de cai, cu care transporta zilnic circa 65.000 călători (total 22.000.000 pe an, după Damé, *op. cit.*, p. 309). Exista – după cum s-a mai amintit – o singură

linie de tramvai electric (Cotroceni-Obor), pusă în circulaţie prin 1892. Vestitele tramcare ale lui Toma Blându au avut o viaţă scurtă (1894-1904), neputând învinge concurenţa vehiculelor pe şine. De altfel, ele zguduiau ca harabalele dobrogene, tulburând liniştea cetăţenilor pe unde treceau.

Repartiţia numerică neegală, circulaţia pe direcţii şi cu intensităţi foarte variate, sunt – cum se înţelege de la sine – urmarea muncii zilnice a locuitorilor unui oraş mare (de la elevii învăţământului de diferite trepte, la negustorii din pieţe şi magazine). Pentru a completa informaţia asupra structurii şi funcţiunilor Bucureştilor, este necesar să analizăm deci structura profesională a populaţiei.

Noua orientare culturală, politică, economică a ţării în primii 40 de ani după obţinerea independenţei era firesc să provoace „mutaţii" în ocupaţiile locuitorilor şi o altă distribuţie a lor spaţială, după locul de muncă. Pe de o parte – ca să vorbim de marile concentrări –, centrele de servire a populaţiei cu alimente şi bunuri de mare consum (Târgul Central şi târgurile de cartier), pe de alta noile centre (de la simple ateliere, la fabrici, uzine şi antrepozite) în noua periferie (de o parte şi de alta a fostei linii de centură).

Vechiul Târg (central) se întindea – repetăm mai precis –, spre răsărit, până la întâlnirea Căii Moşilor cu Str. Sfinţilor şi în axa Străzii Sf. Vineri până la întâlnirea ei cu Calea Văcăreşti; spre sud, până dincolo de Halele Centrale; spre vest, până la Străzile Ilfov, Belvedere, Brezoianu, Sf. Ionică (în spatele Palatului); spre nord, până în Străzile Câmpineanu şi Enei. Vechii meseriaşi – încă relativ numeroşi – începuseră să fie depăşiţi din ce în ce mai mult de negustori, de funcţionari comerciali, administrativi sau din bănci şi de societăţile de asigurări sau petroliere. Întinzându-se însă în măsura sporirii populaţiei oraşului – şi deci a cererilor de lucruri şi de bunuri –, Vechiul Târg s-a modernizat şi el ca număr de magazine, calitate şi specialităţi de mărfuri, dimensiuni şi aspect al clădirilor şi galantarelor. Diferenţa de calitate a mărfurilor s-a accentuat şi spaţial.

Pentru cei mai puţin înstăriţi era urâta, dar originala Stradă Lazăr. La „Taica Lazăr" însemna marfă ieftină, de calitate inferioară (îmbrăcăminte, încălţăminte, mobilă). În apropiere era „Hala vechiturilor", pe Calea Văcăreşti, numită de bucureştenii ireverenţioşi

şi „Hala păduchilor“, iar în „Gura Pieţii“, pitoreasca Bazaca, mult mai curată şi înviorată de varietatea culorilor stambelor şi pânzeturilor înşirate pe tarabe până în mijlocul străzii (numită tot Bazaca şi dispărută o dată cu deschiderea magistralei nord-sud).

Pentru stările de mijloc era întreaga insulă cuprinsă între arterele: Patria, Văcăreşti, Moşi – cu prelungirea pe Str. Bărăţiei-Gabroveni, Franceză, Smârdan, Şelari, iar pentru cei înstăriţi, mai ales Str. Lipscani şi Calea Victoriei.

Se constata şi o specializare, relativă, pe mărfuri. În extremitatea sudică a vechiului târg, pe locul unde se vărsa altădată Bucureştioara în Dâmboviţa, fusese încă de la jumătatea secolului al XIX-lea organizată Piaţa Mare, cu hale după model occidental: tarabele precupeţilor de zarzavaturi, legume, fructe, produse lactate; separat, compartimente pentru carne de vită, peşte, păsări. Alături, pe Strada Halelor, trecând şi în Strada Băcani, angrosiştii în articole de băcănie şi coloniale. În continuare, străbătând Bazaca, barăcile cu pânzeturi, stambe, ţesături de lână, amestecate cu prăvălii de articole necesare oricărei gospodării de oraş ori de ţară (pentru sătenii care îşi aduceau produse în târg). În directă legătură cu Piaţa Mare, Piaţa Sf. Anton, numită şi Piaţa de Flori, unde se înşirau şi barăcile negustorilor de fructe. Mergând tot mai către nord, se aliniau magazinele de grâne, de mobilă, articolele de menaj, sticlărie. Pe Strada Bărăţiei erau prăvălii cu articole de fierărie şi căldărărie; pe Calea Moşilor, capătul dinspre Piaţă, sticlărie şi tinichigerie; pe Gabroveni şi Şelari, articole de croitorie şi pielărie; pe Str. Sfinţilor, blănărie; pe Str. Carol (azi Franceză), ateliere de ştampile de firme. Articolele de galanterie, stofele fine, confecţiile de lux, încălţămintea fină, mobila modernă erau apanajul Străzii Lipscani şi Căii Victoriei.

Calea Moşilor începuse să-şi piardă din importanţa de altădată, pentru că acum existau şi alte puncte de plecare şi alte străzi – unele, cu tramvai – care duceau la Oborul cel Nou şi la Târgul Moşilor (fostul „Târg din Afară“). Îşi păstra însă prăvăliile şi atelierele foarte căutate pentru că străbătea vechi mahalale de muncitori (în fabrici şi ateliere), meşteşugari pe cont propriu, mici funcţionari, precupeţi, birjari, căruţaşi, olari, mătăsari, şi chiar agricultori ori podgoreni, şi era prinsă între magazine cu stambe, haine, încălţăminte, articole

de tinichea, obiecte de fier, hamuri, pielărie, articole de droşcărie, cerute şi de ţărani. Un declin asemănător, dar în mai mică măsură, vădeau şi alte zone după independenţă, ca urmare a dezvoltării legăturilor oraşului cu Europa Centrală pe Calea Griviţei, Calea Victoriei, B-dul Ion Mihalache. În această categorie intrau Calea Şerban Vodă, care încetase de a mai fi Podul Beilicului, deci al legăturilor susţinute cu Balcanii, Calea Rahovei şi Calea Călăraşilor.

Ca în orice oraş cu mai multe sute de mii de locuitori, se accentua descentralizarea activităţii economice, administrative şi culturale pe spaţii mai restrânse. Se putea vorbi acum de un „spirit al locului", o veleitate de autarhie minoră, un fel de exclusivism, de opoziţie faţă de tot ceea ce venea dinspre „Centru". Din această cauză – la începutul secolului al XX-lea – era riscant să umbli singur prin mahalalele Tabaci, Popa Nan, Tirchileşti, Grozăveşti, Dealul Spirii.

Aceste tendinţe duseseră, prin latura lor pozitivă, la crearea şi dezvoltarea pieţelor sau târgurilor de cartier (despre care s-a mai vorbit), organizate după sistemul hală de carne şi de peşte, iar în jurul acesteia tarabe, barăci sau magazine pentru produse alimentare şi de larg consum. Erau trei cu tradiţie înainte de 1920:

Piaţa Matache Măcelaru, o piaţă foarte căutată, de carne, legume şi zarzavaturi, fructe, produse lactate, înconjurată de cârciumi, restaurante, ospătării şi, în proporţie aproape egală, de ateliere (tâmplărie, cizmărie, croitorie, şepcărie, plăpumărie, tinichigerie, ceasornicărie, tocilărie, frizerie); zone înşirate radiar din piaţă pe Străzile Popa Tatu, Berzei, Cameliei, Atelierului, Buzeşti, Calea Griviţei, între Gara de Nord în sus şi Str. Ştefan Furtună (azi Mircea Vulcănescu) în jos. Gravitau către această piaţă cartierele din jurul Gării de Nord, din apropierea Pieţei Victoriei, Manea Brutaru, Popa Tatu, din lungul Străzii Mircea Vulcănescu şi Căii Plevnei (sectorul Malmaison). Clientela era formată dintr-o lume cu venituri în general modeste (mici funcţionari, meseriaşi, muncitori din fabrici, ateliere sau de la CFR). Situaţia lor materială se răsfrângea şi în locuinţele lor joase, dar cu mici grădini bine îngrijite.

Piaţa Amzei, mai veche decât Matache Măcelaru şi destul de depărtată pentru a nu fi concurată de aceasta, servea partea oraşului cu centrul politico-administrativ (Palatul Regal, câteva ministere),

foarte numeroase „curţi“ boiereşti şi o serie dintre instituţiile culturale importante (Academia Română, Ateneul, Teatrul Naţional).

Piaţa Traian, de la întâlnirea Străzii Traian cu Calea Călăraşi, cădea în mijlocul mahalalelor de muncitori manuali, funcţionari comunali şi alţi slujbaşi inferiori, meseriaşi ori negustori din estul oraşului. Şi acesteia, adică halelor ei cu acelaşi stil ca Piaţa Mare, i se asociază prăvălii, restaurante, cofetării, ateliere înşirate pe Calea Călăraşi.

Piaţa Obor, cea mai nouă ca hală, dar nu şi ca târg local, pe locul mereu mutat al „Târgului din Afară“, a fost la început asociată cu „bâlciul periodic“, deosebit de popular, cunoscut sub numele de Târgul Moşilor. Era constituit înainte de 1920 din hale (cele mai mari şi mai moderne din Bucureştii de atunci) şi din seria magazinelor de mărfuri – cu „toptanul“ şi cu amănuntul – cele mai variate şi a atelierelor înşirate pe Şoselele Ştefan cel Mare şi Mihai Bravu, începând de la întâlnirea lor cu Calea Moşilor şi cu Şoseaua Colentinei. Era locul de întâlnire a orăşenilor şi a ţăranilor în căutarea bunurilor de larg consum, a celor proprii gospodăriei şi practicilor rurale, a materialelor de construcţie, a depozitelor de vinuri şi rachiuri etc. Nicăieri nu erau îngrămădite pe un spaţiu mai restrâns atâtea cârciumi, ospătării, mustării toamna, fotografi, frizerii. Oborul era piaţa cea mai frecventată şi mai dinamică a Capitalei, dar şi cea mai puţin „urbană“. Expresia „ca la Obor“ caracteriza o atitudine socială care lăsa de dorit.

Acolo unde municipalitatea nu intervenise să organizeze centre de servire a populaţiei, acestea erau pe cale să se formeze singure. Una şi apăruse, mai bine înzestrată, la întâlnirea Căii Rahovei cu noul Bulevard Regina Maria, într-o parte a oraşului care începuse să fie mai populată numai la începutul secolului al XX-lea. Alta funcţiona numai dimineaţa la răspântia Străzii Traian cu Calea Dudeşti. Unde nu fuseseră construite hale speciale, acolo măcelăriile, pescăriile, precupeţii, negustorii de păsări, produse lactate, fructe, diferiţi meşteşugari, cârciumari, băcani se adunau în clădiri proprii ori închiriate, pe străzile principale, de obicei la răspântii. Din această categorie făceau parte, de pildă: Calea Dudeşti până la întâlnirea cu Şoseaua Vitan, Calea Văcăreşti, Calea Rahovei în apropierea

fabricii de bere Bragadiru (unde apăruse Piaţa numită azi Coşbuc), parte din Str. Izvor, din Calea 13 Septembrie. Unele dintre aceste răspântii se bucurau de oarecare renume datorită mai ales localurilor de consum (cu vinuri renumite şi specialităţi alese). De pildă, răspântia de la întâlnirea Căii Dorobanţi cu Şoseaua Ştefan cel Mare, „La Roata Lumii" (având ca firmă o roată uriaşă), sau cea de la întâlnirea Str. Mihai Eminescu cu Str. Teilor (azi Vasile Lascăr), restaurantul „La Făgădău"; sau „Hanul Galben", pictat de Luchian şi care se mai vedea până de curând părăsit, unde dă B-dul Banu Manta în Str. Dr. Felix (fosta „Mahalaua Dracului"); sau la intrarea Bulevardului 1 Mai (azi Ion Mihalache) în Calea Griviţei (viitoarea Piaţă Chibrit).

Alohtonii în viaţa economică a Bucureştilor

Una dintre problemele care îi preocupau şi pe geografii tineri din şcoala lui Mehedinţi a fost şi *situaţia economică socială a elementului autohton (românesc) în oraşele ţării noastre*. Se ştia anume – şi fără studii speciale – că, deşi românii erau, aproape fără excepţie, cei mai numeroşi în toate oraşele României dinainte de 1918, totuşi, în viaţa economică a acestora ei erau – ca şi pretutindeni – depăşiţi de alogeni. Problema nu mai prezintă astăzi acelaşi interes, dar trebuie să fie înţeleşi şi aprobaţi aceia care şi-o puneau la începutul secolului al XX-lea. Şi românii erau depăşiţi nu numai în comerţ, dar şi în multe meserii. Evreii, germanii, ungurii, armenii, grecii stăpâneau comerţul, finanţele şi munca – mai ales calificată – în fabrici. De aici a pornit S. Mehedinţi când a început să dea studenţilor teme privind studiul geografic şi etnografic al câtorva dintre oraşele ţării, între care şi Bucureştii. Cred că nu este lipsit de interes să reamintim aici rezultatele primei cercetări geografice asupra Bucureştilor, făcută pe teren şi în bibliotecă, din 1910 în 1914 şi publicată în 1915*. Ele reprezintă, între altele, o lecţie a trecutului şi arată că un popor sănătos şi bine condus poate rezolva cele mai grele probleme fără violenţe degradante şi numai prin muncă, bine şi cu hotărâre orientată.

---

* Publicată în prima parte a volumului de faţă.

Compoziţia etnică a populaţiei Bucureştilor era, după recensământul din 1899 (ultima zi a acelui an):

Români	186.000	Bulgari	938
Evrei	43.318	Francezi	735
Supuşi ai Austro-Ungariei (inclusiv ardeleni)	38.600	Ruşi	535
		Elveţieni	350
Albanezi	3.698	Sârbi	308
Germani	2.968	Turci	285
Italieni	2.107	Englezi	91
Greci	1.388		

Total străini ..... 94.686 (adică peste 1/3 din populaţia totală a oraşului)

Armenii şi ţiganii erau trecuţi la rubrica „români".

Cu 40 de ani mai în urmă, ordinea era: români, supuşi ai Austro-Ungariei, evrei, iar spre sfârşitul secolului al XVIII-lea (1779): valahi (deci români din Valahia – Ţara Românească), greci, turci, jidani (sic), luterani, calvini, armeni, nestorieni, catolici (cum se vede amestec de criterii: neamul şi religia). Situaţia se schimbase, aşadar, brusc la sfârşitul secolului al XIX-lea, şi avea să se schimbe şi mai mult în favoarea românilor, evreilor, ungurilor şi germanilor.

Numeric, **românii**, ca autohtoni, au predominat totdeauna în oraşele Vechiului Regat, şi aceasta de la întemeierea statului, târgului şi cetăţii Bucureşti. Ei au sporit neîntrerupt prin înglobarea de sate, prin aşezarea ţăranilor dinspre Argeş şi Colentina pe marginea târgului; prin cererea forţelor de muncă în târg, în viile şi ogoarele de la periferie sau chiar mai dinăuntrul vetrei, mai târziu în fabrici. Paralel cu afluxul populaţiei rurale, boierii-stăpâni de pământuri – venind dinspre dealuri din Oltenia, de peste Dunăre, din Bizanţ – creşteau şi ei numărul populaţiei cu oamenii şi robii lor din curţile vaste şi din prăvăliile pe care le aveau în târg, mai ales după fixarea definitivă a capitalei la Bucureşti. Mulţi dintre ei, străini de neam, cu vremea s-au asimilat (de pildă, cantacuzinii, ghiculeştii, mavrocordaţii, paleologii). Trebuie adăugaţi apoi sătenii (foarte mulţi, tot din Oltenia) transformaţi în negustori sau meseriaşi, precum şi români

ardeleni, destul de numeroşi, muncitori veniţi pentru diferite servicii, dar şi ca meseriaşi, lucrători în fabrici, negustori. Era începutul concurării şi, pe încetul, al înlăturării grecilor, care multă vreme stăpâniseră comerţul bucureştean.

Cei dintâi negustori şi meseriaşi străini aşezaţi în Bucureşti au fost – în număr mai mare – saşii şi ungurii. Stăpânirea şi influenţa otomană au provocat însă, în secolele al XVI-lea – al XVIII-lea, predominarea turcilor şi grecilor, şi abia din a doua jumătate a secolului al XIX-lea se poate vorbi aici de un aflux al populaţiei din Europa Centrală (în primul rând din fostul Imperiu Austro-Ungar).

Pot fi recunoscute câteva etape mari în participarea elementelor alogene la viaţa economică, socială şi culturală a Bucureştilor:

– *începuturile, între secolul al XVI-lea, poate chiar al XIV-lea, şi prima jumătate a secolului al XVII-lea,* când este clădită în uliţa fraţilor baraţi şi Bărăţia (biserica catolică), cu prăvălii la parter. Predomină în comerţ şi meserii (inseparabile) saşii, ungurii (inclusiv românii ardeleni) şi orientalii;

– *secolul al XVII-lea (a doua jumătate) până la prima jumătate a secolului al XVIII-lea*, vremea negustorilor de ţară (marii boieri, inclusiv domnitorul). Sunt în floare hanurile, iar negustorii şi meseriaşii sunt organizaţi pe bresle;

– *secolul al XVIII-lea* (după instaurarea fanarioţilor în scaunele principatelor), *până la mijlocul secolului al XIX-lea*, în „Târgul Central" (Lipscani, Gabroveni) stăpâneau comerţul – mai mult decât meşteşugurile – grecii, turcii, albanezii, bulgarii. Este vremea „companiilor greceşti" (de fapt, aromâneşti), a legăturilor intense cu Ardealul (prin Braşov şi Sibiu) şi cu ţările balcanice până la Adrianopol şi Constantinopol;

– *a doua jumătate a secolului al XIX-lea până la primul război mondial*: pătrunderea şi întâietatea în comerţ, conducerea fabricilor şi în finanţe a evreilor, germanilor, maghiarilor, românilor ardeleni.

Schimbările în structura etnică a populaţiei Bucureştilor au fost provocate de cauze diferite.

– *Cauze religioase*. Ortodocşii (greci, bulgari, sârbi şi o parte din albanezi) s-au pierdut mai degrabă în masa ortodocşilor decât catolicii, luteranii, calvinii, mahomedanii. Cei pătrunşi în familiile

de negustori şi meşteşugari autohtoni şi cu vremea românizaţi s-au ridicat la clasa de sus a societăţii. Armenii, o bucată de vreme consideraţi schismatici şi izolaţi dincolo de marginea târgului din secolul al XVII-lea, în mahalaua ce le poartă numele şi acum, s-au asimilat mai de timpuriu, considerându-se români cu toate că îşi păstrau religia.

– *Cauze politice şi economice*. Evenimentele politice de după 1850 (războiul Crimeei, cu efectele lui apropiate, Unirea Moldovei cu Ţara Românească sub numele de România, apoi războiul de independenţă, cu alipirea Dobrogei – deci ieşirea la mare –, iar pe plan intern, domnitor de neam german) au avut asupra Bucureştilor urmări hotărâtoare, tocmai – între altele – datorită aşezării acestui oraş pe traseul drumurilor mari ce veneau din Europa Centrală şi pe drumul cel mai scurt către noul port Constanţa. Pe lângă dublarea populaţiei, instalarea domnitorului Carol de Hohenzollern a dus la intrarea noului regat – deci şi a capitalei acestuia – în sfera de influenţă germană. Este drept o parte din intelectualitatea română a căutat să frâneze această tendinţă, prin cultivarea relaţiilor – în primul rând culturale, dar şi economice şi financiare – cu Franţa, Italia, Anglia. Direcţia nouă însemna schimbarea categorică în deprinderile negustorilor şi meseriaşilor bucureşteni, care intrau acum în legături din ce în ce mai frecvente şi mai strânse cu trimişii industriaşilor, caselor de comerţ şi băncilor apusene.

Schimbările nu s-au petrecut totuşi brusc. Între 1782 şi 1801 se întemeiază în Capitală primele consulate (rus şi austriac). Sub protecţia lor se înmulţeşte repede numărul „sudiţilor" (supuşilor veniţi din ţările respective) în comerţul şi meşteşugurile oraşului. La începutul secolului al XIX-lea creşte şi interesul francezilor pentru cultura şi economia ţărilor de la Dunărea de Jos. Noua orientare – numai în aparenţă bruscă – aducea, o dată cu moda vieneză, moscovită, pariziană, şi oamenii locurilor, deprinşi cu mărfurile cele noi şi cu tehnica plasării lor. Veneau străini din toate părţile, ca spre un fel de Eldorado, mai ales după ce au început exploatarea petrolului, desfundarea stepei Bărăganului, tăierea masivă a pădurilor în dealuri şi Carpaţi, iar primele fabrici apăruseră spre marginea oraşului. Cei mai mulţi alogeni au intrat din Austro-Ungaria, care, după cum se ştie, stăpânea şi Galiţia, în marginea Carpaţilor.

Un bilanţ făcut pentru sfârşitul secolului al XIX-lea – şi valabil şi pentru începutul celui de-al XX-lea – dă următoarea situaţie: românii întrec numeric pe toţi străinii luaţi la un loc (v. tabelul statistic de mai sus), dar proporţia alogenilor diferă după cartiere, crescând dinspre periferie către Târgul Central şi către cartierele industriale. De pildă, secţia Gramont-Suter din apropierea Filaretului – în sud-vestul oraşului, deci – avea 6.399 români şi 2.000 de străini, iar sectorul dintre Bărăţie şi Piaţa Sf. Anton, din plin centru comercial, 600 de români şi 2.000 de străini. Aici, în vechiul târg, dar depăşindu-l cu mult – din Dealul Spirii în Str. Vulturi şi din Str. Foişor în Str. Doamnei şi Sfinţilor –, evreii singuri depăşeau 50% din numărul total al locuitorilor cartierelor respective, iar în unire cu ungurii şi austriecii formau majoritatea în prelungirea Căii Moşilor şi B-dul Carol I, până aproape de Piaţa Rosetti; în lungul Căii Călăraşi, din Str. Sf. Ştefan până la Delea Veche; pe B-dul Schitu Măgureanu, din „Bulevardul cel Mare" până în Str. Ştirbei Vodă; în fine, în jurul „Palatului Regal" de pe atunci, între Străzile Luterană, Banului, Biserica Amzei, Str. Eminescu, Calea Dorobanţi, Străzile Pitar Moş, C.A. Rosetti, Ştirbei Vodă. Aici se găseau, ca şi azi, catedrala catolică Sf. Iosif şi arhiepiscopatul respectiv, biserica luterană. Insular, evreii se mai aflau în majoritate pe Calea Griviţei, între Străzile Manea Brutaru şi Buzeşti, pe Calea Moşilor către vechea barieră. Pe scurt, în cartierele unde se desfăşura o activitate economică mai intensă (Mihăilescu, 1915).

Cum se ajunsese la această situaţie?

După cum se ştie, **evreii** – acum element dominant în comerţ şi finanţe – se împărţeau în evrei spanioli, veniţi de peste Dunăre cu secole în urmă, şi evrei răsăriteni, vorbitori de limbă idiş (cunoscuţi odată şi sub numele de „evrei galiţieni"). Primii, puţin numeroşi – doar câţiva în secolul al XVI-lea, în calitate de creditori pe lângă domnitor sau boieri –, s-au aşezat mai temeinic aici prin secolul al XVII-lea ca zarafi, concuraţi însă de greci giuvaiergii etc., poate nu departe de Curtea Domnească (Piaţa Sf. Gheorghe era trecută în planul Borroczyn din 1852 sub numele de Zarafi). De aici s-au întins mai târziu în „Târgul Central", apoi spre sud şi sud-vest (parte din Str. Văcăreşti, Str. Udricani – unde este astăzi Teatrul Evreiesc – Labirint, Pitagora). Condica brâncovenească îi considera, ca nivel

de contribuţie fiscală, după armeni. Evreii se organizează în breaslă abia la începutul secolului al XIX-lea. Deşi citaţi în al patrulea rând, după turci, în 1774, se vede din actele vremii că nu ocupau un loc de frunte în comerţul şi meşteşugurile Bucureştilor şi nici nu erau prea numeroşi (circa 1.000 spre sfârşitul secolului al XVIII-lea). Nici la începutul secolului al XIX-lea, când negustorii şi meseriaşii de ţară erau bine organizaţi în bresle şi isnafuri, ei nu prezentau prea mult în mişcarea economică a oraşului. Schimbarea hotărâtoare s-a făcut nu prin evreii spanioli (sefardiţi), ci prin masa celor veniţi din Austria şi din Rusia, mai ales după 1866. Unii dintre aceştia s-au aşezat la început pe Str. Sfinţilor; apoi în spatele Tribunalului, prin mahalalele Sfinţii Apostoli, Antim, Postăvari. Cei mai mulţi i-au înconjurat pe fraţii lor, evreii spanioli, pe Străzile Decebal, Sf. Vineri, Văcăreşti, Udricani, Mircea Vodă, Anton Pann, Lucaci, şi de aici în jos pe Calea Dudeşti, unde era acum îngrămădită cea mai mare parte a sărăcimii evreieşti, trăind în condiţii destul de grele, uneori inumane.

Făcând orice fel de comerţ, practicând variate meşteşuguri, aducând cu ei – cum se recunoaşte – pricepere, spirit de economie, şi unii – deşi cei mai mulţi, săraci – capitaluri pe care nu le cruţau, au putut concura şi chiar înlocui curând profesioniştii orientali şi români. Foarte mult le-au venit în ajutor noile gusturi şi mode, înclinarea spre lux a bucureştenilor înstăriţi ori mai puţin înstăriţi, desfiinţarea breslelor şi isnafurilor, acea condamnabilă lipsă de prevedere a boierilor sau descendenţilor vechilor negustori de ţară, care îşi închiriau sau vindeau nou-veniţilor casele de pe principalele străzi ale oraşului. Astfel au pătruns cel mai mult evreii în următoarele domenii: proprietatea urbană; comerţ (mai ales în cel de bani, în manufactură, îmbrăcăminte, mobile, anume forme de precupeţie, samsarlâc etc.); industrie (la început, puţin în industria propriu-zisă şi foarte mult în meserii căutate, cum ar fi croitorie, tinichigerie, tapiţerie, ceasornicărie).

Aceste evidente calităţi, marea lor putere de muncă, de pătrundere şi de adaptare i-au pus în situaţia să aducă, paralel cu profitul personal, servicii economiei oraşului în care se aflau, să crească repede ca număr şi să se îmbogăţească (mai puţini însă decât se credea obişnuit). Urmărindu-le sporul total (evreii spanioli şi răsăriteni), se constată o creştere neîntreruptă în întreaga ţară, deci şi în Bucureşti,

datorită, desigur, în primul rând imigrărilor, dar şi sporului natural (cea mai armonică şi mai mare creştere prin excedente de născuţi după date în 1880-1910). Aşa au ajuns, între 1859 şi 1899, la creşteri de circa 1.000 anual. În 1899, recensământul dădea peste 43.600 în Bucureşti, iar în 1913 – când apare studiul folosit aici – depăşea cu mult 50.000.

Urmărind mai de aproape repartiţia evreilor în Bucureşti, a fost construită pe baza recensământului din 1899 o hartă a prezenţei elementelor alogene în vatra oraşului nostru. Ea a constituit o surpriză şi, dacă nu ar fi rezultat din calcularea procentelor, stradă cu stradă, înăuntrul fiecărei secţii poliţieneşti, oricine ar fi putut crede că reprezintă o exagerare. Ea răsfrângea însă o realitate cu totul diferită de cea actuală (1977). De aceea, credem că trebuie reţinută şi analizată obiectiv, aşa cum a şi fost construită, fără părtinire, la vremea ei. Cei peste 43.000 de evrei de la sfârşitul secolului al XIX-lea şi, foarte probabil, peste 50.000 de la începutul secolului al XX-lea, erau îngrămădiţi de o parte şi de alta a vechii Curţi Domneşti (fără nici o legătură însă cu aceasta). Masa principală, adică grosul populaţiei evreieşti – care la Bucureşti nu a format niciodată un „gheto" –, se afla în spatele fostului „Târg de Jos", în mahalalele din axa Străzilor Văcăreşti şi Dudeşti, revărsată însă spre nord până în Străzile Doamnei, Sfinţilor, B-dul Domniţei (actualmente Hristo Botev), Lucaci şi Matei Basarab, iar prin sud, până în Dâmboviţa.

A doua insulă ocupată compact de evrei se afla în vecinătatea celuilalt târg vechi al Bucureştilor (Târgul de Sus), din capătul sudic al Căii Victoriei şi din axele de legătură cu regiunea totdeauna bine populată a Argeşului de Jos (arterele radiare Calea Rahovei, 13 Septembrie), aceasta prelungită prin vechiul şi de multe ori menţionatul Pod al Cilibiului, în mahalalele secolelor al XVI-lea – al XVII-lea Sfinţii Apostoli, Antim, Albă Postăvari (Mihăilescu, 1915, harta).

Deşi cel puţin ca iniţiativă şi prin capitalul investit ajunseseră să conducă unele ramuri (tăbăcării, mori, fabrici de lumânări şi săpun, fabrici de umbrele), marea industrie bucureşteană – aflată, de altfel, la începutul ei – aparţinea în general încă românilor şi cel mult unor societăţi în ale căror consilii de administraţie se aflau străini (germani, francezi, englezi).

După evrei, numeric şi ca participare activă la viaţa economică a Capitalei, veneau germanii (austriecii şi germanii propriu-zişi) şi maghiarii. Cei mai vechi în Bucureşti – luând parte şi la întemeierea târgului de aici – au fost saşii şi ardelenii (români şi unguri). La început, **saşii** făceau numai popasuri scurte aici, venind cu mărfuri; statornic s-au aşezat însă românii ardeleni şi **secuii** ori **maghiarii**. După ce însă „Târgul Bucureştilor" devenise mai sigur – pe la începutul secolului al XVII-lea –, s-au aşezat aici definitiv şi secuii, construindu-şi Bărăţia şi participând activ la viaţa economică a oraşului. Până târziu în secolul al XIX-lea, saşii din Braşov şi „Compania grecească" (de fapt, aromânească, precum s-a mai spus) din acest oraş aproape monopolizaseră legăturile negustoreşti ale Bucureştilor cu Ardealul şi cu Europa Centrală. Aveau şi un anumit loc şi o stradă cu numele lor (Braşoveni) în Târgul Central, unde ajungeau şi carele lor cu coviltir, cunoscute sub numele de „braşovence". Numărul braşovenilor, sibienilor, germanilor, românilor ardeleni şi maghiarilor din Imperiul Austro-Ungar a sporit mult după Unirea Principatelor şi dobândirea independenţei. Au ajuns astfel, după cum am văzut, la peste 40.000 în 1889. Ei se îndreptau şi către procurarea de mărfuri din Austria şi Germania, dar mai ales către diferite meserii: mecanici, fierari, potcovari, tapiţeri, tâmplari, lăcătuşi, croitori, morari. Numele de „neamţ" ajunsese să însemne mecanic. De aici, mai mult risipirea lor în oraş decât gruparea pe străzi şi cartiere (obişnuit, în secţiile de trecere între centru şi periferie). Harta citată (Mihăilescu, 1915) îi arată sau împreună cu evreii, sau formând majorităţi în preajma câtorva centre industriale dinspre periferie (de pildă în mahalaua Izvor, pe Str. Carol Davila, în Tăbăcari şi la Abator, în nord-est pe Străzile Badea Cârţan, Dragoş Vodă, Luncşoara).

Austriecii şi germanii practicau mai mult diferite meserii; maghiarii, secuii şi românii ardeleni, mai mult muncitori, calificaţi ori nu, în fabrici, muncitori cu braţele, oameni de serviciu. În această din urmă calitate aveau şi locul de întâlnire tradiţional la Sf. Gheorghe Nou ori în Cişmigiu. În afara profesiunilor mai sus citate, austriecii arau căutaţi ca buni tăbăcari, alături de români, ca grădinari, ca muncitori calificaţi în fabrici; ungurii, ca brutari, birjari – concuraţi de români, evrei şi ruşi. Aşezarea numărului meseriaşilor spre

periferie, cu unele infiltrări însă până spre centru (în Străzile Brezoianu şi Câmpineanu, de pildă) şi cu descreşteri spre centrul comercial, financiar şi administrativ, unde în schimb sporesc oamenii de serviciu. Viaţa culturală a germanilor şi austriecilor era concentrată cam la nordul Cişmigiului (Străzile Numa Pompiliu, Brezoianu, Câmpineanu). Aveau însă societăţi şi instituţii culturale în tot oraşul. Maghiarii – aflaţi la un nivel ceva mai coborât – erau totuşi bine organizaţi (biserică, şcoală, sală de spectacol).

Între ceilalţi alogeni, **bulgarii** şi **sârbii** locuiau mai ales către marginile oraşului, legaţi de întreprinderi industriale (de pildă în jurul Dealului Spirii sau în nord-est, pe Str. Doamna Ghica şi pe Şoseaua Ştefan cel Mare). Bulgarii veneau doar peste zi din satele apropiate (Izvorul Nou, Cioplea, Dudeşti), ori periodic de peste Dunăre, şi lucrau în grădinile de zarzavat şi legume din lunca Dâmboviţei, aproape de ieşirea acesteia din oraş. Erau şi muncitori în fabrici şi ateliere sau negustori specializaţi (bragagii, cârciumari, băcani, mai mult în cartierele periferice şi foarte puţin în Centru, unde erau după recensământ cel mult 20-30). Negustorii bulgari şi sârbi au jucat totuşi un rol important în Târgul Bucureştilor (Străzile Lipscani şi Gabroveni cuprindeau relativ numeroase prăvălii bulgăreşti cu marfă din Leipzig şi Gabrovo). Rămăseseră puţini la începutul secolului al XX-lea, mulţi dintre ei asimilându-se în masa populaţiei româneşti.

Ruşii şi **rutenii** se găseau cei mai mulţi în mahalaua birjarilor din stânga Căii Moşilor, aproape de barieră. Se ocupau cu negoţul de hamuri, bice, dar erau mai ales vizitii pe birjele de lux, cu cauciuc la roţi. Recensământul din 1899 dădea 77 de patroni şi 22 de slugi.

Grecii – mai numeroşi decât bulgarii şi sârbii la un loc – erau concentraţi în secţiile centrale (ca mari negustori, bancheri), dar şi risipiţi în tot oraşul (băcani, plăcintari, simigii, samsari de grâne). Cei stabiliţi în Bucureşti de mai multă vreme erau acum asimilaţi, dar cei noi păstrau legăturile cu „patria“, Grecia independentă. Aveau o şcoală în Str. Lucaci şi o biserică, în stilul Partenonului, existentă şi azi la colţul B-dului Pake Protopopescu cu B-dul Ferdinand.

Turcii, în rapidă scădere numerică, se aflau cei mai mulţi în cartierele de margine, dar erau prezenţi în Piaţa Mare, specializaţi

în comerţul cu ouă şi obiecte de alamă. Alături de bulgari şi albanezi, se numărau printre iaurgiii şi bragagiii ambulanţi ori stabili.

Albanezii se stabiliseră mai ales în dreapta Dâmboviţei, dar puteau fi întâlniţi pretutindeni în oraş ca băcani (în 1899 practicau această profesiune 239 de albanezi, faţă de 106 români), brutari, simigii, muncitori cu braţele. Au jucat odată un rol important în comerţ şi îndrumarea acestuia, mai ales în ramura „băcănie". Fără a fi total asimilabili, îşi păstrau întreaga lor originalitate etnică. Nu se prea înţelegeau bine între ei, aşa că societăţile pe care le întemeiau nu prea durau şi, deşi erau foarte bogaţi, nu reuşeau să-şi construiască o biserică proprie, folosind în acest scop până relativ de curând Biserica dintr-o Zi, din Str. Academiei.

Armenii – bine organizaţi – s-au îndesit în Bucureşti mai ales din secolul al XVII-lea, dar, din cauza prejudecăţii localnicilor, au fost siliţi să se aşeze în afara târgului, lângă Calea Moşilor, dincolo de bariera de la Biserica cu Sfinţi, unde se păstrează şi azi una dintre cele mai încâlcite reţele de străzi din Bucureşti şi unde a fost ridicată biserica armenească nouă, din zid, în locul celei vechi, cu turla de scânduri. Oraşul însă, întinzându-se spre „Târgul din Afară", a cuprins în el şi mahalaua armenească. Armenii au contribuit, încă de la venirea lor, efectiv la dezvoltarea vieţii economice a oraşului (magazine de pielărie, coloniale, lăptărie, cafenele). Ei erau vestiţi prin negoţul de cafea şi produse meridionale, ceai, dulciuri. Au rămas relativ puţini, în parte şi din cauza deficitului de naşteri (de pildă, în 1889 s-au înregistrat 29‰ născuţi şi 31‰ morţi). Se aflau în concurenţă cu evreii mai ales în lungul Căii Moşilor.

Englezii, olandezii, elveţienii – nu prea numeroşi – erau veniţi cu unele rosturi politice, dar mai ales introduşi în operaţii bancare, în mari întreprinderi (exploatarea petrolului, desfacerea maşinilor agricole şi a diferitelor produse industriale din ţările respective, societăţi de asigurare.

Francezii se găseau în creştere numerică. Totuşi, în mişcarea comercială nu ocupau un loc prea important. Mulţi se ocupau cu meserii sau profesiuni de nivel mai înalt (mecanici-fierari, croitori de lux, coafori, cofetari; apoi ziarişti, ingineri, profesori, iniţiatori şi conducători de şcoli particulare). Preferau cartierele centrale ale

oraşului. De relevat în special influenţa exercitată de ei asupra vieţii spirituale şi chiar asupra comportării tineretului şi a oamenilor cu bună stare materială, în măsură să ia contact cu Apusul.

Italienii erau cunoscuţi şi apreciaţi mai ales ca zidari, antreprenori de binale, artişti (pictură, sculptură). De o deosebită căutare se bucurau producătorii de umbrele sau cuţite. Se găseau numeroşi în nordul şi nord-estul Capitalei, pe Străzile Tei, Icoanei, Clopotari, Nisipari (azi Slătineanu).

În concluzie, aflaţi în faza de constituire a unei societăţi burgheze de tip occidental, dar greu să se lepede de tradiţiile orientale şi meridionale pluriseculare, şi încă mai puţin de prezenţa şi deprinderile stăpânilor de moşii întinse, Bucureştii au intrat într-o nouă etapă a dezvoltării lor politice, economice şi culturale. Deveneau adică, după 1877, într-un ritm destul de precipitat, o piaţă de desfacere a mărfurilor occidentale, de investiţii ale capitalurilor central- şi vest-european. Negustorii şi meseriaşii bătrâni nu au putut face faţă noii situaţii. Au fost astfel, în primii 40 de ani de independenţă, copleşiţi de marele număr al unor alogeni mai bine pregătiţi şi mai efectiv susţinuţi. Astfel, cel mai mare oraş, capitală recentă a unui regat independent şi românesc prin majoritatea populaţiei sale, a ajuns oraş străin prin originea celor care-i organizau viaţa economică – în parte, şi cea politică şi culturală – şi care participau direct la manifestările ei specifice. Ca în tot îndelungatul timp al istoriei sale (de la Burebista până azi), autohtonii au reprezentat permanenţa geografică şi istorică, permanenţa care suportă avatarurile, înregistrează, învaţă şi, când e nevoie, reacţionează conform legilor proprii ale locului... Aşa s-a întâmplat între războiul de independenţă şi primul război mondial şi Bucureştii, oraş încăput pe mâini străine, active, însă, şi creatoare de bunuri nu numai pentru ele, ci şi pentru ţara care i-a atras. Ar fi nedrept să judecăm altfel. Şi noii-veniţi – sau chemaţi – şi autohtonii, ajunşi până la urmă să se suporte şi să se înţeleagă reciproc, au luptat cu numeroase şi grele piedici (de ordin natural, social, politic) până să ajungă la actuala formă, structură şi aspect, păstrându-şi totuşi din trecut mai mult decât se crede obişnuit.

V. Etapa de tranziţie (1920-1948)

Aşa cum nu s-a putut vorbi de o schimbare simţită în peisajul, structura şi funcţiunile oraşului Bucureşti după Unirea cu Transilvania decât după 1920, la un oarecare interval de timp după marele eveniment politic, tot astfel ar fi greşit să considerăm data politică de 23 august 1944 ca moment al marilor schimbări prin care a trecut Capitala de atunci până în prezent. Cel puţin din punct de vedere al deciziilor hotărâtoare, nu rămâne îndoială că sfârşitul anului 1947 (trecerea de la monarhie la republică) este cea mai indicată, pentru urmărirea dezvoltării vetrei Bucureştilor, cu toate schimbările ei de ansamblu, adică geografice. Istoria îşi are obiectivul ei: urmăreşte transformările societăţii; geografia pe ale ei: transformarea teritoriului. Există însă o disciplină de legătură între cele două poziţii: geografia istorică. Şi acestui domeniu continuă să i se conformeze studiul de faţă.

În anii războiului (1916-1918), populaţia Bucureştilor scăzuse sub 300.000 (plecări în Moldova, pierderi pe câmpul de luptă), dar încă din 1918-1919 pornise afluxul spre capitala statului, dublat ca teritoriu şi populaţie. Despre un efect sensibil al acestei „imigrări" masive se poate vorbi însă numai după 1920, când criza de locuinţe atinsese paroxismul. Planul vetrei oraşului cuprinsă în poligonul geometric fixat la sfârşitul secolului al XIX-lea, lucrat de căpitanul Mihai Pântea şi publicat – cu date la zi – în 1920, reflectă tocmai situaţia anterioară, imediată „invaziei" din toată ţara spre capitala noului stat. Înaintarea „spontană" se făcuse, şi de data aceasta, tot după vechiul sistem,

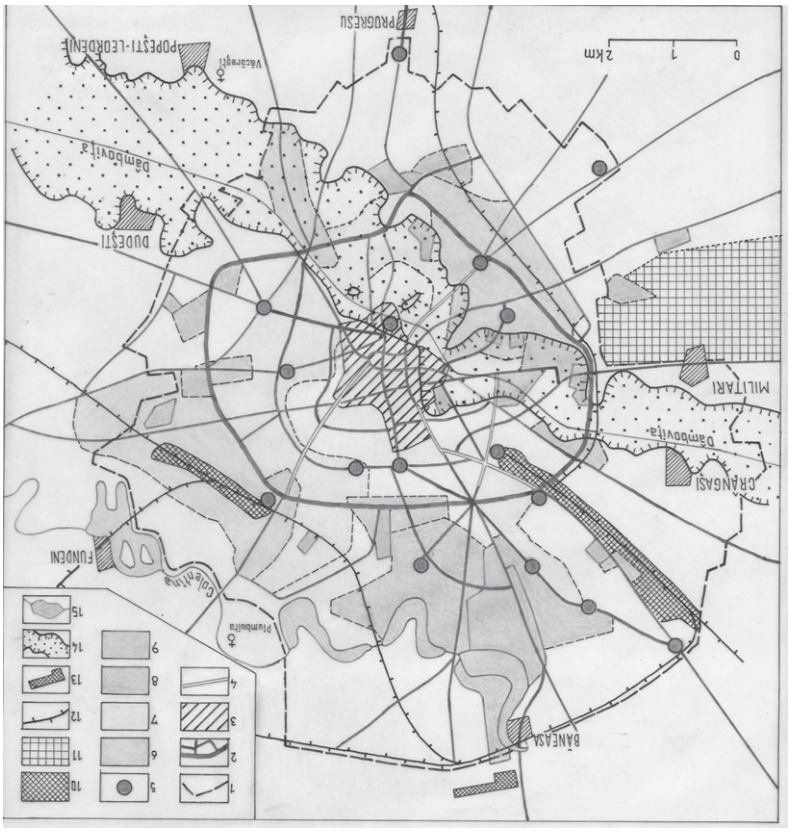
cam în felul următor: la oarecare depărtare de ultima casă de pe şoselele radiare principale, se punea temelia unei noi aşezări, adeseori o cârciumă, cu sau fără birt lângă ea; se adăugau repede câteva case de ţară sau ceva mai răsărite, şi astfel se năştea un nou cartier în care intervenea ulterior „urbanismul" modern. În acest fel, continua să înainteze tentacular vatra oraşului Bucureşti.

Imediat după încheierea păcii (1919), preţul foarte ridicat al locurilor (nicăieri sub 2.000 lei/m^2, iar în centru până la peste 20.000 lei, prin 1923) provocase valul de parcelări ale vastelor curţi şi grădini din zona intermediară. Au fost construite mai întâi aşa-numitele „alei", apoi „parcurile", care au luat o mare dezvoltare după 1920, dincolo de vechea centură (Parcul Filipescu, Parcul Domeniilor). După 12 ani, în 1930, populaţia Capitalei depăşise 643.000 cu localităţile Chiajna, Băneasa, Colentina, Pantelimon, Dudeşti-Cioplea, Popeşti-Leordeni, Şerban Vodă, Tudor Vladimirescu, Lupeasca, Militari, iar fără acestea, era de aproape 500.000, cu circa 250.000 mai mult decât la ultimul recensământ, cel din 1912. Creşterea fusese, faţă de rata obişnuită înaintea războiului mondial (circa 2.000 anual) excepţională (peste 20.000 anual). Acest plus de populaţie – la care trebuia să fie adăugaţi şi flotanţii – urma să fie cazat. De aici campania intensă de construcţii, nu numai la margine, ca de obicei, dar aproape cu precădere înăuntru, în marile sau chiar micile „goluri" şi în „zona periferică" a fabricilor şi antrepozitelor.

Locurile erau acum prea costisitoare ca să se continue sistemul caselor individuale, numai parter (exceptând câteva vile ale bogătaşilor din Parcul Filipescu, de pildă, dar şi acestea depăşind un etaj). Nu mai satisfăceau necesităţile nici locuinţele ieftine sau populare (şi ele cu un etaj, de obicei, în curţi strâmbe). S-au ivit atunci casele de credit pentru locuinţe (Casa Corpului Didactic sau Casa Funcţionarilor Publici, de pildă), asocierile de proprietari, ori diferite alte forme de investire a capitalului care – în limitele planului general de sistematizare a Capitalei – au început ridicarea blocurilor de 3-4 etaje până la 10 etaje, din beton armat. În primii ani a rezistat aşa-numitul stil românesc, dar repede s-a impus cel cunoscut pe atunci sub numele de cubist – monoton şi urât –, cu vremea însă mai diversificat. Au fost deschise noi bulevarde (cel mai important,

Magistrala Nord-Sud, proiectată să lege Piaţa Romană cu Calea Şerban Vodă, sub Dealul Piscului, şi care a fost realizată în două etape: una din Piaţa Romană în Piaţa Sf. Gheorghe, după primul război mondial, a doua, după 1948); au fost trasate planuri geometrice şi indicat numărul nivelurilor pentru numeroase „parcuri" sau cartiere noi, edificate între 1920 şi 1948. Au fost umplute astfel întreruperile din lungul bulevardelor Cotroceni-Obor (cele două mari blocuri ale Casei Corpului Didactic din preajma Pieţii Kogălniceanu şi Ministerului de Justiţie, mărirea şi îngrijirea localului Universităţii, palate ale societăţilor petroliere, 2 mari blocuri a câte 10 etaje, dărâmate de cutremurul din 4 martie 1977) şi au fost construite apoape în întregime sectorul Magistralei nord-sud dintre Piaţa Romană şi Piaţa Sf. Gheorghe, precum şi cea mai mare parte din „aleile" zonei intermediare şi din parcurile de vile din zona fabricilor şi antrepozitelor (Parcul Domeniilor, Parcul Filipescu, Dorobanţi, Floreasca, Negroponte, Gherase, Ferdinand, Iancului,Vatra Luminoasă, Călăraşi, Mihai Bravu). A fost, în sfârşit, acoperit de locuinţe locul fostelor vii ale triunghiului Vitan-Theodor Speranţia – Şos. Mihai Bravu; au fost construite cartiere noi de vile şi blocuri în sudul oraşului (Bulevardul Pieptănari), realizat marele lot de vile de la Sf. Elefterie, cu biserica monumentală (după proiectul arhitectului Iotzu). Mai puţin a înaintat sau s-a transformat oraşul tot către sud-est, între Tăbăcari şi Abator.

Marele aflux de populaţie (peste 800.000 la recensământul din 1941, aproape 900.000 la cel din 1948) se datora nu numai evenimentelor politice şi măsurilor edilitare încadrate în principii de urbanism modern, ci, în special, dezvoltării industriale a fostei periferii după 1920. Celei mai întinse şi uneia dintre cele mai vechi concentrări industriale – cea din sud-vest – i se adăugase uzina Fichet pentru case de bani, seifuri şi dulapuri de oţel. În nord apăruseră întreprinderile Ford pentru montare şi reparare de automobile. În est era pe cale de creare un nou sector industrial, o dată cu uzinele metalurgice (fabrica de locomotive Malaxa). Iar în nord-vest, de-a lungul Căii Griviţei, fuseseră mutate şi dezvoltate atelierele CFR. Atelierele şi fabricile mici din estul zonei intermediare se păstrau încă prin 1948 (fig. 17).



În sfârşit, tot în partea nordică a oraşului – unde apăruseră cartierele de vile cele mai luxoase – a fost realizată cea mai binevenită şi gândită lucrare urbanistică modernă: asanarea lacurilor Colentinei şi întinsul Parc Herăstrău, restaurantele şi Muzeul Satului.

Cu toate aceste progrese, cu toată reorganizarea administrativă din 1927, când perimetrul oficial al oraşului închidea o arie de circa 7.000 ha (32.000 ha cu localităţile suburbane), cu tot efortul edilitar şi înscrierea în cerinţele urbanismului modern, iată ce se putea spune despre aspectul, structura şi funcţiunile unei mari părţi din Capitală prin 1934-1935 (Mihăilescu, 1935):

„Pe oriunde ai intra în Bucureşti, impresia nu este favorabilă rânduirii Capitalei între oraşele moderne, şi aceasta mai ales din cauza aspectului mahalalelor periferice. Într-adevăr, din şoseaua macadamizată sau din drumul larg mărginit de şanţuri cu podeţe (este vorba de vechile şosele de centură) se desprind, la distanţe aproape egale, străzi secundare foarte drepte, lipsite însă de trotuare şi de pavaj, necanalizate, pline de praf în timp de secetă, cu mlaştini verzi şi noroaie după ploi. În lungul lor se înşiră case mărunte, adeseori cu prispă şi stâlpi, ca în satele vecine, numeroase cârciumi şi întinse locuri virane, peste care se încrucişează drumuri de căruţă şi poteci... Apoi, dis-de-dimineaţă, şoselele ce pătrund în oraş sunt pline de carele şi cotigele, automobilele şi autocamioanele cu care satele dinspre Argeş, Colentina, Mostiştea şi chiar mai îndepărtate contribuie la aprovizionarea oraşului. Convoaiele ţărăneşti se întind uneori pe mai mulţi kilometri şi împiedică scurgerea vehiculelor mai grăbite."

Înţelegi astfel de ce aproape întreaga periferie a vetrei oraşului propriu-zis, locuită în majoritate de muncitori necalificaţi, funcţionari inferiori, negustori de produse agricole, păstrează aspectul de sat şi de ce continuă să crească „spontan" prin adăugări de gospodării rurale sau semirurale.

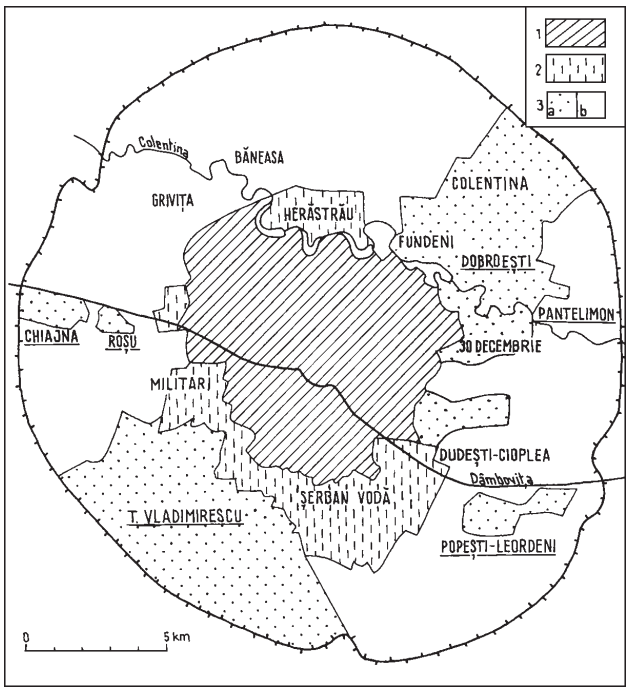
S-a căutat – cum se ştie – totdeauna să se pună o stavilă acestei extinderi exagerate şi anarhice a vetrei oraşului în lungul arterelor radiare, ori foarte aproape de ele. Măsurile luate, oricât de categorice, nu au fost niciodată strict şi pretutindeni respectate. De aici, aspectul dublu în fosta periferie agricolă: pe de o parte, este înglobată în oraş ori mahalale-sat; pe de alta, cartiere muncitoreşti, de locuinţe ieftine (Clucerului în nord, RMS, Sf. Vineri în nord-vest, Filaret în sud, Călăraşi în est, ca exemplu) sau parcuri de vile moderne în spaţii verzi (Filipescu, Bonaparte, Ferdinand, Sf. Elefterie, Pieptănari).

Departe de a fi întâlnite numai aici, în zona periferică a fabricilor şi antrepozitelor, moştenirea şi influenţele rurale pot fi urmărite uneori până spre centru, tocmai datorită iuţelii cu care au înaintat spre margine construcţiile noi. A fost astfel foarte greu ca lucrările edilitare să ţină pasul cu foarte viul ritm al construcţiilor şi parcelărilor. Canalizarea, introducerea apei la domiciliu, luminatul,

pavarea nu s-au dovedit pretutindeni în armonie cu noile faţade şi cu dimensiunile caselor de raport. De pildă, prin 1935, Str. Victor Emanuel (azi Henri Coandă), nu departe de Piaţa Victoriei, avea în unele imobile apă numai în curte, la cişmele ce trebuiau ferite de îngheţ în timpul iernii. De asemenea, între cartiere total noi sau modernizate, se vedeau pretutindeni grupe mai strânse ori mai răzleţe de case cu grădini şi curţi încă destul de mari. Ba chiar mai existau ori fuseseră dărâmate de curând case vechi, cu prispă şi parmaclâc (de pildă pe B-dul Dacia, L. Catargiu, Str. Henri Coandă, Calea Moşilor, Str. Ştirbei Vodă, Gen. Berthelot, Carol Davila). Se vedeau de asemenea locuri virane tocmai unde te aştepţi mai puţin (peste drum de Universitate, pe locul fostei primării, în lungul B-dului Cotroceni-Obor, în sus de Cişmigiu), curţi mari interioare şi grădini cu aspect de parc, copaci bătrâni în mai toate curţile boiereşti de altădată, până aproape de „Târg"; case care, alături de copacii de pe marginea multor străzi, dădeau oraşului un aspect cu totul deosebit de cel al oraşelor occidentale, cu casele lor înalte şi masive, înnegrite de fum.

Această moştenire ţărănească şi boierească se răsfrângea încă destul de clar şi în datele statistice din 1930. Din suprafaţa totală a vetrei oraşului, de circa 7.000 ha, aproape 4.000 ha (adică 67,5%) erau ocupate de curţi şi grădini particulare, suprafaţa clădită fiind – dacă scoatem străzile şi pieţele – numai de 11,3%. Era de prevăzut însă, aşa cum se afirma în 1935, că situaţia avea să se schimbe curând şi repede, deoarece intensificarea centralismului (politic, administrativ, cultural) sporea din ce în ce mai mult afluxul spre Capitală. De aici îndesirea accelerată a construcţiilor în „oraşul vechi", dinăuntrul fostelor şosele de centură. Pare justificată mai mult teama decât dorinţa ca umplerea locurilor neclădite în zona intermediară (încurajată şi de creşterea preţului terenului) să nu meargă prea departe, înlăturându-se astfel şi ceea ce era bun în Bucureştii de altădată: abundenţa şi distribuţia relativ armonică a spaţiilor verzi. Este – se spune tot în 1935 – de datoria oamenilor de cultură, a vechilor bucureşteni, dar, mai presus de toate, a edililor, care aplicau acum un plan general de sistematizare, să păstreze şi în această privinţă măsura. Căci schimbările petrecute în vatra oraşului înainte de 1948

au fost rapide şi radicale (fig. 18). Se constata, ca urmare a campaniei de construcţii dintre 1920 şi 1948, în primul rând o mai accentuată diferenţiere a cartierelor decât la începutul secolului al XX-lea (fig. 16).



– În *Centru*, vechiul târg îşi păstrase încă structura şi funcţiunile din primele decenii ale secolului al XX-lea. Se vedeau încă, magazine scunde, pe care le „camuflau“ firme înalte, pe Str. Lipscani sau altele tipic orientale, pe care tendinţa de reconstruire a trecutului le-a scos mai bine la iveală în ultimii ani. Este cazul imobilelor de pe Str. Soarelui, din uliţele Hanului cu Tei, de pe Str. Şelari, care din Lipscani iese în mica piaţă din faţa bisericii Sf. Niculae Şelari, sau al „Hotelului Dacia“, de pe Strada Franceză, fostul Han al lui Manuc (refăcut în forma lui iniţială). Străzile Gabroveni, Covaci, Şelari, Smârdan (fosta Uliţa Nemţească), Băcani, Şepcari, şi chiar Lipscani pe toată lungimea ei, aproape nu se schimbaseră. Dar în capătul

dinspre Sf. Gheorghe apăruse magazinul universal Pop şi Bunescu (azi magazinul Bucureşti), iar în cealaltă extremă, în colţ cu Calea Victoriei, fosta librărie Socec, mărită şi înălţată, devenise „Galeriile Lafayette“, cu tipografie foarte căutată în anexa dinspre vadul de unde altădată sacagiii îşi umpleau butoaiele cu apă.

Se accentua tendinţa grupării micilor întreprinderi comerciale în magazine mai mari de manufactură şi obiecte pentru menaj, de fierărie (în susul Căii Moşilor), de blănărie, sticlărie şi faianţe, chiar articole de sport, pe fosta uliţă a Colţei (numită înspre 1948 Constantin Brâncoveanu). Se înmulţeau şi se uneau în şir neîntrerupt blocurile cu 3-4 etaje, cu prăvălii la parter, birouri şi locuinţe la etaj, un mare cinematograf cu adăpost antiaerian construit prin 1943. Fusese tăiat şi în parte construit şi sectorul magistralei nord-sud dintre Piaţa Universităţii şi Piaţa 1848 (Sf. Gheorghe). În acelaşi timp au fost întreprinse lucrări pentru lărgirea şi aproape rectificarea Căii Victoriei, unde fusese construit palatul cu mai multe etaje al Poliţiei şi, în apropiere, blocuri, unele terminate şi prevăzute cu magazine după 1948. Totuşi, această arteră de frunte a Bucureştilor începuse să fie concurată de Bulevardul Cotroceni-Obor, unde se înşirau cinematografele, se renovau hotelurile (Bulevard, Eforie), fusese mărit localul Universităţii şi se adăugase, în capătul vestic, Facultatea de Drept, şi se construise edificiul celei mai mari librării (Cartea Românească), distrus de bombardament în timpul războiului al doilea mondial şi reclădit – la dimensiuni mai mari – după 1950. Casele parter, bătrâneşti sau spaţiile goale au fost înlocuite tot acum prin blocuri de locuinţe şi birouri cu mai multe etaje şi în susul „Bulevardului celui Mare“, până dincolo de Calea Moşilor. Unele dintre acestea erau ale societăţilor petroliere, altele destinate unor ministere. Toate însă aveau magazine la parter. Dar cea mai nouă şi mai modernă arteră, care descongestionase Calea Victoriei, era sectorul magistralei nord-sud dintre Piaţa Romană şi Piaţa Universităţii, completat după 1950 abia, dar înzestrat încă dinainte cu mari hoteluri (Ambasador, Lido), cinematografe (Aro – ulterior Patria, Scala, Carlton – dărâmat la cutremurul din 1940), teatre, cofetării de lux, săli de expoziţie, restaurante, magazine alimentare moderne etc.

Ca urmare, între 1920 şi 1948, „Târgul Central“ se lărgise: prea puţin către sud, pe dreapta Dâmboviţei, dar mult spre nord, până

în Piaţa Romană, pe noul bulevard şi până aproape de Calea Griviţei, pe Calea Victoriei, spre vest, până la Cişmigiu, către Cotroceni şi spre est până în Calea Moşilor, către Obor.

În *zona intermediară – rezidenţială* – s-au petrecut de asemenea completări şi transformări importante în structură, funcţiuni şi aspect, însă mai diferenţiate după sectoare. Dincoace de vechile şosele de centură – în „Oraşul Vechi" –, în cea mai mare parte a lui (între Calea Plevnei, Şoselele Titulescu, Iancu de Hunedoara, Ştefan cel Mare, Mihai Bravu şi muchea câmpului de pe stânga luncii Dâmboviţei), s-au realizat mai mult completări prin parcelarea unor curţi sau grădini întinse, unde s-au ridicat, cum am văzut, alei de vile, „plombări" cu blocuri de mai multe etaje, contrastând cu masa caselor mai vechi – parter cu sau fără subsol –, care au rămas însă dominante în tot acest spaţiu al vetrei. Un caz tipic este cel din mica stradă Munţii Tatra – aproape de Piaţa Victoriei – unde casele mărunte de pe o altă stradă şi mai scurtă, Dragoslavele, sunt dominante de două blocuri de câte cinci etaje, ridicate de o asociaţie a proprietarilor, din iniţiativa unui inginer şi a unui avocat; iar în apropiere, pe Strada Buzeşti, seria construcţiilor parter înalt de la începutul secolului este întreruptă aproape de Piaţa Victoriei de casa masivă pe care arhitectul Balş şi-a ridicat-o din piatră, astăzi toată învelită în iederă, de vila retrasă de la stradă a profesorului Davidoglu, de un mic bloc de trei etaje ridicat pe locul căsuţei semirurale unde îşi avea băcănia un Zografi. Şi tot aici, în colţul Străzii Munţii Tatra cu Buzeşti, dăinuie o clădire veche parter, care trebuie să aibă circa 100 de ani şi este mereu cârpită. În fine, tot foarte aproape, pe Str. Dr. Sergiu, o casă de ţară cu parmaclâc. Astfel de contraste şi rezistenţe ale trecutului se întâlnesc în tot sectorul respectiv.

S-a tăiat însă aici după 1920 un nou bulevard, menit să descongestioneze Strada Romană, azi Eminescu, foarte frecventată de pietoni şi vehicule colective. În câţiva ani, vile cu două până la trei niveluri au apărut pe laturile noii artere, B-dul Dacia. A fost construită şi o centrală telefonică de cartier.

Faţă cu îndesirea şi creşterea în înălţime a locuinţelor, deci cu sporul populaţiei, s-a trecut la organizarea aprovizionării acesteia cu alimente şi bunuri de larg consum. Au fost mărite şi amenajate

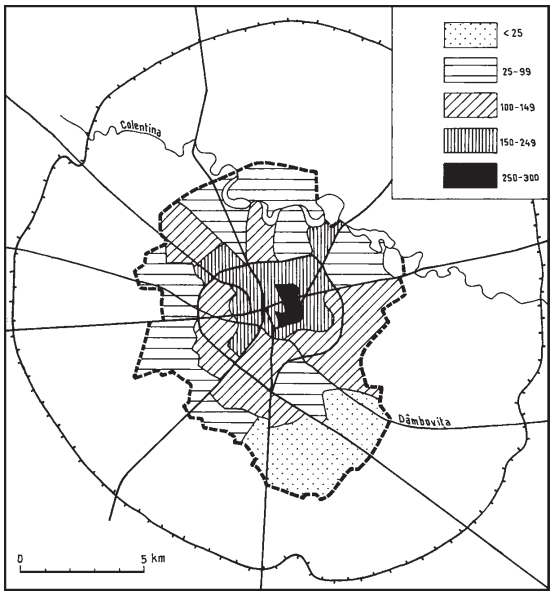
mai bine vechile pieţe Amzei şi Matache Măcelaru, cărora li s-au asociat în apropiere: Pieţei Amzei – o primărie de sector şi un teatru; Pieţei Matache Măcelaru – apropiată de Gara de Nord –, un spital mare (Polizu), Politehnica (mărită), mai multe hoteluri şi patru cinematografe, dintre care unul – Marna – cu teatru de revistă (unde au debutat, între alţii, Gr. Vasiliu-Birlic şi V. Giugaru). Vechilor „târguri de cartier" li s-au adăugat altele noi pe două străzi de mare circulaţie: pe Str. Romană, piaţa numită mai târziu Al. Sahia, în apropierea Străzii Polonă şi Piaţa Gemenii, la întâlnirea cu Str. Teilor (Vasile Lascăr); pe B-dul Ion Mihalache (fost Filantropia), Piaţa Filantropiei (1 Mai) şi Piaţa Domeniilor, ambele cu hale; iar la ieşirea în Calea Griviţei, populara Piaţă Chibrit.

Se păstra însă în tot sectorul estic al Oraşului Vechi aria de risipire a atelierelor şi fabricilor mici.

Altfel s-au petrecut însă lucrurile în lunca Dâmboviţei şi pe câmpul de pe dreapta acesteia. Aici, pe de o parte terenul de jos, mlăştinos ori cu apă freatică la mică adâncime, iar pe de alta o bună parte din locul de sus, al fostelor vii şi livezi, au cerut mai multe şi mai mari cheltuieli pentru a fi ocupate de locuinţe. Campania cea mai intensă s-a desfăşurat după 1920, şi ea a făcut să dispară aproape total vechile case cu grădini şi curţi şi reţeaua de străzi încă foarte rare. În locul acestora au apărut bulevarde sau străzi largi şi drepte (B-dul Dr. Marinescu, B-dul Eroilor, Str. Dr. Lister – pe traseul unui vechi drum de la jumătatea secolului al XIX-lea – Şoseaua Panduri – şi ea lărgită şi rectificată sus pe câmp – iar între aceste artere principale, o reţea de străzi secundare trasate geometric, dar nu totdeauna rigid, cea mai mare parte cu nume de doctori (Lister, Babeş, Carol Davila, Pasteur, Koch, Clunet, Toma Ionescu, Teohari, Ghiulamila etc.). Toate sunt încadrate între vile nu prea mari (de obicei, cu un singur etaj) şi curţi din economie, dar cu prea mulţi copaci pe laturile străzilor sau în spatele caselor. Este un spaţiu verde încadrat şi între trei mari parcuri: Grădina Botanică şi a Palatului Cotroceni, Grădina ştrandului Izvor şi Parcul Hipic. Reprezintă una dintre cele mai reuşite realizări urbanistice din etapa 1920-1948.

Începând mai de timpuriu, dar continuându-se şi după 1920, au fost parcelate – în sistem cadrilat şi radiaro-concentric – mlaştinile

de la Filaret şi Gramont, povârnişul câmpului înalt răsăritean dintre fostul Arsenal şi Parcul Filaret (Libertăţii). Au apărut astfel străzile radiare din jurul Pieţei alimentare numite azi Coşbuc, precum şi cele paralele care urcă Dealul Spirii şi leagă Calea Rahovei şi Str. Antim de Str. Uranus. Sunt şi acestea cartiere care pot fi numite „vechi", alcătuite din case joase, locuite de muncitorii fabricilor apropiate, de funcţionari, de negustori modeşti şi meseriaşi. În jos de Parcul Filaret şi Calea Şerban Vodă, vatra oraşului – ca şi în trecut – a rămas aproape pe loc şi ca îndesire, şi ca întindere şi înnoire a locuinţelor. Singura îmbunătăţire edilitară mai importantă, Bulevardul Neatârnării (azi Mărăşeşti), care leagă cartierul Tăbăcarilor de Uzinele de la Filaret şi care fusese deschis şi clădit în cea mai mare parte înainte de 1920 (fig. 20).



Zona rezidenţială depăşise însă, tocmai în această etapă, limitele oraşului vechi, pătrunzând adânc în periferia aflată acum pe cale de industrializare mai accentuată şi mai diversificată. Parcelarea, cu începuturi de edificare, a cartierelor noi numite parcuri pentru că păstrau o anumită proporţie de spaţiu verde – însă prinse chiar înainte de 1920 – plinul campaniei de ridicare a vilelor din cuprinsul lor. Ea s-a desfăşurat după acest an – în special după 1930 –, a fost încetinită în timpul celui de-al doilea război mondial, apoi reluată, la început, mai domol, după 1944. Atenţia cea mai mare în privinţa construirii vilelor celor mai moderne (rar însă peste un etaj, dar în

curţi şi cu grădini) s-a dat sectorului dintre Şoseaua Filantropiei (astăzi Ion Mihalache) şi B-dul Lacul cu Tei, în apropierea lacurilor asanate de pe Colentina şi întinsului parc Herăstrău. În fruntea lor este Parcul Filipescu (dintre B-dul Aviatorilor şi Aleea în semicerc Alexandru); în vecinătatea sa fiind construite şi vile mai modeste. Planul Sâmboteanu (1945) le arată pe toate. El ne îngăduie să afirmăm pentru acea dată, că în oraşul nou, de dincolo de vechea centură, de o parte şi de alta a Şoselei şi Parcului Kiseleff, a fost construit şi amenajat pentru odihnă şi recreare un sector în fosta periferie agricolă, care întrerupea continuitatea zonei fabricilor, antrepozitelor şi cartierelor muncitoreşti. Parcurile de locuinţe noi erau însă prea reduse ca întindere pentru ca să-i reducă acest caracter dominant.

Zona industrială a Bucureştilor – în apreciabil progres faţă de 1920, dar încă în dezvoltare temperată – se întindea pe circa 4/5 din „periferie". În acest spaţiu, fostele vii – distruse de filoxeră şi de întinderea oraşului – se mai păstrau doar în spatele unor case ori în fermele ce începuseră să apară pe câmpul dintre Cotroceni şi Văcăreşti (în lungul Şos. Olteniţei, de pildă), unde, pe Str. Mărţişor, îşi avea o astfel de mică fermă şi vilă Tudor Arghezi.

În general, întreaga fostă periferie agricolă fusese parcelată şi transformată – mai ales după 1920 – în cartiere muncitoreşti, de meseriaşi ori de mici funcţionari.

– *În sud-vest*, regiunea dintre Şos. Panduri-Viilor şi Sebastian-Ferentari ajunsese la o relativ mare dezvoltare industrială (Fabrica metalurgică Vulcan; fabrica de încălţăminte militară). Aici, alături de casele muncitorilor în fabrici, apăruseră cartierele de case populare sau ieftine, ori chiar de vile mai arătoase (B-dul Pieptănari), care unea vatra oraşului de comuna suburbană Şerban Vodă (inclusă în oraş în 1947) şi prelungea oraşul, tentacular, până la cimitirul Ghencea din Calea 13 Septembrie; până în noul Parc Rahova, intrat în construcţie după 1920 şi chiar dincolo de ele, pe Calea Rahovei şi şoseaua Măgurele. Mai departe spre nord, Calea 13 Septembrie şi cheiul Dâmboviţei frânau înaintarea vetrei oraşului spre apus.

– *În nord-vest*, cartierele proiectate la începutul secolului al XX-lea (alcătuite din case parter, în lungul reţelei de străzi şi prevăzute

cu mici curţi şi grădini) au intrat după 1920 într-un ritm de construire atât de accelerat, încât ajunseseră până aproape de Colentina în lungul căii ferate, a Căii Griviţei şi în jurul întreprinderilor industriale (noile ateliere CFR, rafinăria de petrol Steaua Română, cărămidării).

– *În nord-est*, noile parcuri de vile se asociau cu cartiere muncitoreşti, apropiindu-se şi aici de satele de pe Colentina (Drumul Teilor, Str. Doamna Ghica, care ducea la Palatul şi Biserica Ghiculeştilor).

Schimbarea cea mai importantă în fosta periferie agricolă a fost însă apariţia şi dezvoltarea unor întreprinderi ale industriei grele. Sectoarele industriale se păstraseră aceleaşi (inclusiv prelungirea din sud-vest până în Dealul Spirii, Izvor şi Sf. Apostoli), însă după 1920 în prelungirea Căilor Călăraşi şi Dudeşti intrau în funcţiune o serie de fabrici mari (fabrica de locomotive Malaxa, înfiinţată în 1927-1928, şi, aproape de aceasta, uzina de ţevi, intrată în funcţiune în 1938).

Singura parte a vechii periferii agricole care s-a schimbat foarte puţin a fost tot cea sud-estică. Aici, limita oficială administrativă fixată în 1927 intra ca un golf între Şos. Vitan şi Splaiul Dâmboviţei până sub malul înalt subliniat de Str. Grădinari, iar pe dreapta urma lunca până în Calea Văcăreşti. Spaţiul aflat în afara liniei de centură, fixată aici în lungul Str. Lânăriei, era străbătut de o reţea largă de străzi, unele simple poteci. Începând de sub Dealul Şerban Vodă şi ţinând cu întreruperi până în perimetrul satului Bârzeşti, pe lunca din apropierea Mănăstirii Văcăreşti (pe atunci închisoare), totul păstra un caracter rural, atât prin casele sale, cât şi prin funcţiunea terenului (agricolă, în special grădini de zarzavat).

Transformările suferite între cele două războaie mondiale – şi chiar până în 1948 – de periferia agricolă a Bucureştilor din afara şoselelor de centură, periferie cu două funcţiuni principale:incinte industriale, depozite şi antrepozite de mărfuri pe de o parte; locuinţe (cartiere muncitoreşti, ori locuinţe ieftine sau vile) pe de alta, arată că încă înainte de încheierea celui de-al doilea război mondial nu se mai putea vorbi de o zonă dominant agricolă, ci de una industrială şi rezidenţială, care, împreună, alcătuiau „oraşul nou“. Păstra încă ceva din funcţiunea ei agricolă (un număr relativ mare de ferme ori gospodării semirurale), dar tindea spre o asociere de incinte industriale

(puţine meritând numele de uzine), cartiere muncitoreşti sau de locuinţe ieftine şi bine dezvoltate numai în nord, „parcuri“ de vile.

Ultimul război, prin refugierea unei părţi din populaţie, prin distrugerile produse de bombardamente şi prin faza de tranziţie către o schimbare socială şi politică fundamentală, a dus la prelungirea etapei de refacere a oraşului şi de reluare – pe baze noi – a campaniei de reconstruire şi de construire, atât a oraşului vechi, dinăuntrul fostei centuri, cât şi a celui nou, din afara acestuia. Pentru a putea aprecia progresele reale făcute după 1944, trebuie să pornim de la situaţia mai târzie. Experienţa ne arată că momentul cel mai potrivit este anul trecerii de la monarhie la republică, iar pentru anul 1948 dispunem de un recensământ amănunţit (v. broşura *Populaţia şi clădirile Municipiului Bucureşti în 1948*, publicată de Institutul Central de Statistică, 1948) (fig. 19).

La acea dată fuseseră aduse prea puţine modificări vetrei oraşului propriu-zis. I se încorporaseră, anume, în sud, comuna rurală Şerban Vodă, cu cartierele Progresul şi Apărătorii Patriei, şi o parte din comuna Lupeasca (Tudor Vladimirescu). În broşură este păstrat termenul din 1939 – regiune urbană – pentru municipiul propriu-zis, inclusiv cele trei sate înglobate în el (Herăstrăul mai de mult, Lupeasca, Şerban Vodă şi Crângaşi mai recent). Pentru teritoriul comunelor suburbane (Chiajna, Roşu, Griviţa, Băneasa, Fundeni, Colentina, Dobroeşti, Pantelimon, 1 Decembrie, Dudeşti-Cioplea, Popeşti-Leordeni, Tudor Vladimirescu şi Militari), teritoriul considerat până în linia forturilor, cu excepţia satului Căţelu, e adoptat în continuare termenul de „regiune suburbană“ (fig. 18).

Terminologia din 1939, păstrată şi în 1948, nu corespunde cu cea care circulă acum în lucrările de geografie urbană. Astfel, prin „regiune urbană“ nu se înţelege doar teritoriul oraşului propriu-zis (adică vatra acestuia), ci întreg spaţiul înconjurător de convergenţă (economică, socială, culturală) către centrul polarizator (în speţă, vatra oraşului propriu-zis). De aceea, rămânem pentru aceasta la expresia „vatra oraşului“ sau, simplu, „oraşul“; iar pentru regiunea suburbană, la expresia „comunele suburbane“, „spaţiul suburban“ sau „regiune suburbană“; fireşte, pentru restul regiunii de relaţii reciproce dintre oraş şi zona lui înconjurătoare, adoptăm expresia „regiunea urbană“.

După datele recensământului din 1948, suprafaţa vetrei oraşului propriu-zis (regiunea urbană, după formula de atunci) se întindea pe circa 10000 ha (exact 9.997 ha), faţă de 5.600, cât avea la începutul secolului al XX-lea. Pe această întindere au fost înregistraţi 886.600 de locuitori (populaţie stabilă), o creştere foarte slabă faţă de 1941 (circa 2%). Este şi aceasta o dovadă că revenirea la normal se făcea pe încetul. Pierderile de vieţi din timpul războiului şi plecările din primii ani de după el explică fenomenul, mai mult decât slabul spor natural.

Ca şi în trecut, repartiţia populaţiei pe cartiere, densitatea ei adică, varia destul de mult. Densitatea totală, pentru întreaga vatră (89 locuitori/ha), arăta un plus numai de 2 loc./km^2 faţă de 1941 (valoare extrem de redusă dacă o comparăm cu cea de 30 între 1930 şi 1941). Adică situaţia din 1948 nu era prea depărtată de cea din 1941. Acelaşi lucru reiese şi din urmărirea densităţii pe secţii poliţieneşti unităţile teritoriale luate ca bază şi în recensământul din 1948 (fig. 19). Într-adevăr, densităţile maxime se constată la această dată în două secţii din vechiul centru comercial (2 şi 11), unde se ridică la 250-299 locuitori/ha (aici fuseseră construite în ultimii 10-20 ani blocuri mari, cu 6-10 etaje). Urmează în jurul acestora, cu valori mai mari în jurul principalelor artere radiare încă active (Calea Moşilor, Calea Victoriei şi Calea Griviţei, Calea Rahovei), desimi între 150 şi 249. Apoi desimi mijlocii (100-149) în vecinătatea celor precedente, cu creştere a valorilor către est, în periferia cu mai mare dezvoltare industrială după 1920, şi maximă în axa Bulevardului 1 Mai şi Căii Griviţei, şi ele în creştere a funcţiunii lor industriale. Densitatea este mică în cea mai mare parte a secţiilor dintre cartierele industriale periferice (25-29), cea mai scăzută valoare fiind în sud, în comuna Şerban Vodă, de curând înglobată în oraş (sub 25 loc./ha).

În general, se păstrează scăderea densităţii populaţiei dinspre centru către periferie, dar este evidentă şi o descongestionare a centrului, unde numai excepţional se înregistrează valori ce depăşesc 300, faţă de peste 400, chiar peste 700 (absolut excepţional circa 1.000) la sfârşitul secolului al XIX-lea, aşa cum s-a pomenit în paginile precedente.

De altfel, fenomenul e obişnuit în cazul oraşelor mari şi stă în legătură cu industrializarea periferiei şi cu extinderea zonei rezidenţiale

în acea direcţie. Cel mai clar exemplu, în cazul Bucureştilor, este trecerea de la o densitate sub 50 şi chiar sub 25 la una de 100-149 loc./ha tocmai în estul oraşului, unde după 1927 apăruseră două mari întreprinderi metalurgice.

Alogenii. După datele recensământului din 1930 (care nu puteau diferi mult de cele din 1941) trăiau în Bucureşti – inclusiv localităţile suburbane – 172.000 străini, faţă de peste 495.000 români. Dintre străini, cei aproape 70.000 *evrei* lucrau, peste 30000, în comerţ şi credit, şi peste 20.000 în industrie şi în diferite meserii; *ungurii* (mai bine de 24.000) erau prezenţi în fabrici şi ateliere (peste 10.000), în transport şi în instituţii publice (peste 7.000); *germanii* (peste 14.000), în fabrici şi ateliere (peste 6.000), în comerţ şi finanţe (aproape 3.000). Repartiţia lor teritorială era foarte apropiată de cea de la începutul secolului al XX-lea.

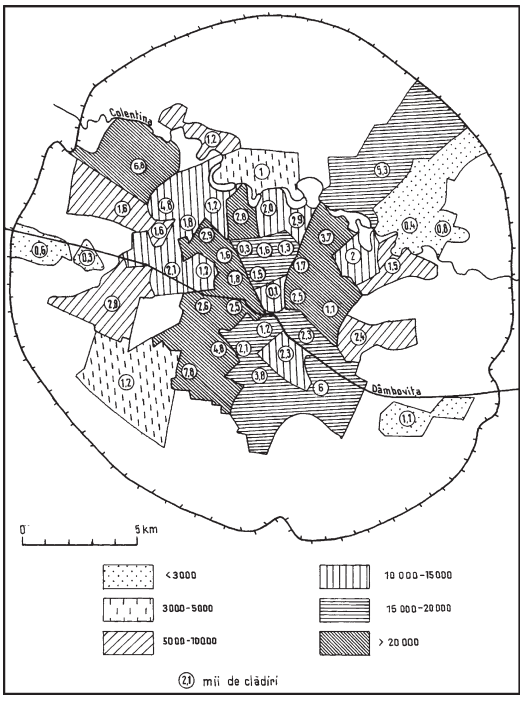
Constatăm aproape aceleaşi diferenţieri spaţiale şi în repartizarea neştiutorilor de carte: creşterea numărului acestora din cartierele centrale (1,1% în unele secţii) spre periferia industrială. Deşi proporţia acestora scăzuse între 1930 şi 1948, totuşi era destul de mare în vestul, estul şi sudul oraşului propriu-zis, chiar (v., în broşura citată, fig. 5 şi 6) (fig. 20).

Aceleaşi contraste între centru şi periferie existau şi în privinţa construcţiilor (număr de clădiri, de apartamente, de încăperi, materiale de construcţie, confort, canalizare, apă curentă, încălzire centrală).

Numărul clădirilor, indiferent de întinderea lor la suprafaţă şi în înălţime, era în 1948 de 87.000 la suprafaţa de circa 10.000 ha a vetrei. Reveneau în mijlociu 9,2 persoane la o clădire, ceea ce pe plan geografic, adică al repartiţiei reale, reprezenta o aberaţie, căci în secţiile centrale, cu edificii de mai multe etaje, dar mai reduse ca număr, este natural să revină o cotă mai mare de clădire (până la 17 persoane) decât la periferia formată din case parter, dar mai numeroase (scădere până la 2,4 persoane de clădire). În schimb, raportarea la încăperi – singura răsfrângând situaţia reală – dă valori inverse (0,04 de încăpere în centru; 0,5 în cartierele intermediare; 0,7 la periferie) (fig. 21).

În ceea ce priveşte *materialul de construcţie*, dominante erau cărămida, piatra şi betonul (70,7% în oraşul propriu-zis); restul, paiantă şi lemn. Pe când însă cele mai multe clădiri din prima categorie (de la 600-1000 de secţie) se găseau în zona interioară, deci în Oraşul Vechi, depăşind însă limitele acestuia pe principalele artere radiare (v. broşura citată, fig. 10 şi 11), numărul acestora scade sub 300 şi chiar sub 100 de secţie înspre marginea de atunci ale vetrei, adică în satele de curând înglobate oraşului. Se păstrează însă chiar în secţiile centrale până la 10-100 de case de paiantă.

Acelaşi contrast (situaţie bună în zona interioară, cu prelungire tentaculară spre nord-vest şi est, dar din ce în ce mai necorespunzătoare către exterior, în zona fabricilor şi antrepozitelor) îl arată şi diagramele referitoare la înzestrarea cu apă curentă, canalizare, electricitate şi încălzire centrală. Situaţia nu era totuşi, fără excepţie, aceea la care ne puteam aştepta. Mai puţin de jumătate (46,5%) din case (adică totalul construcţiilor din aceeaşi curte şi cu o singură ieşire la stradă) aveau apă curentă; 56,5% dispuneau de canalizare, şi numai 5,5% de încălzire centrală, restul caselor (85%) încălzindu-se cu lemne şi cărbune (aproape exclusiv lignit). Contrastele apar şi mai evidente dacă valorile respective sunt urmărite pe circumscripţii de poliţie: maximum de confort în secţiile centrale şi în parcurile noi rezidenţiale din nordul oraşului; minimum în oraşul exterior (cartierele muncitoreşti) (fig. 21).



Cartogramele şi datele statistice din broşura Institutului Central de Statistică şi confruntarea lor cu terenul – la epoca respectivă – ne duc la următoarele concluzii: faţă de etapa 1920-1944, chiar înainte de 1948, se constată o tendinţă de creştere a complexităţii structurii şi funcţiunilor oraşului şi un început de atenuare a contrastelor edilitare dintre oraşul interior (Oraşul Vechi) şi cel exterior (Oraşul Nou).

După cum am văzut, înaintea primul război mondial, diferenţierea vetrei oraşului – ca structură şi funcţiuni – în trei zone (Târgul Central, cartierele rezidenţiale şi periferia cu fabrici, antrepozite, spitale, cimitire, cartiere muncitoreşti) era destul de clară. Încă se putea spune că şoselele de centură, cu barierele lor, fixate la jumătatea secolului al XIX-lea, reprezentau limita între oraşul propriu-zis şi periferia pe cale de industrializare. După 1920, campania de construcţii pe locurile libere (maidane, curţi, grădini întinse) din zona rezidenţială veche a dus la depăşirea fostei linii de centură şi la asocierea întreprinderilor industriale, antrepozitelor, spitalelor şi cimitirelor cu parcuri de vile sau locuinţe populare, deci la extinderea zonei rezidenţiale în toate direcţiile (cu excepţia sud-estului), dar mai ales către nord-vest şi nord-est, cu tendinţa vetrei de a se apropia de Valea Colentinei (acum cu lacuri asanate). Dacă exceptăm cele mai moderne dintre aceste parcuri „exterioare", contrastul edilitar dintre oraşul vechi şi zona „fabricilor şi antrepozitelor" s-a păstrat până aproape de 1948. În ce măsură această situaţie moştenită s-a schimbat după 1948, vom vedea în capitolul următor.

VI. Bucureştii în a doua jumătate a secolului al XX-lea

Zona exterioară (Oraşul Nou)

După cum s-a mai spus, după 1948 – mai clar şi mai generalizat chiar după 1950 – se poate vorbi de schimbări evidente şi de mare amploare în dezvoltarea urbanistică a Bucureştilor, deci de schimbări profunde în structura şi în funcţiunile lui. Faptul fundamental care a provocat, în ritm puţin obişnuit, aceste schimbări, a fost industrializarea dirijată a ţării în general şi a Capitalei în mod special.

Chiar creşterea populaţiei acesteia de la aproape 900.000 (oraşul fără suburbane) în 1948 la peste 1.800.000 în 1977 trebuia pusă în legătură, dacă nu exclusiv, în primul rând tot cu impetuoasa dezvoltare industrială. Şi, cum cele mai importante fabrici şi uzine se aflau înainte de 1948 la periferia oraşului (mai precis, în zona lui exterioară), iar după această dată tot aici continuau să apară şi să crească până în comunele suburbane, pentru a urmări evoluţia structurii, funcţiunilor şi aspectului Bucureştilor – deci latura geografică – este indicat să începem analiza nu de la centru spre margine, ci de la margine, unde s-a format oraşul nou, spre interior, unde s-a păstrat oraşul cel vechi, cu modificări nu totdeauna semnificative.

Imediat după primul război mondial, fuseseră elaborate planuri de sistematizare a Capitalei. Nu au fost însă niciodată riguros aplicate. Aşa că despre directive şi despre un plan general de reconstruire, construire şi sistematizare armonică, pe de o parte, a vetrei oraşului,

pe de alta – în legătură cu acestea – a comunelor suburbane, nu poate fi vorba decât după 1950. Marile lucrări care aveau să transforme în special zona exterioară a Bucureştilor, au început însă abia după 1958 (Jean-Paul Charvet, Jean Boutrais, 1967). Totuşi bulevarde noi şi noi reţele de străzi, proiectate după 1948, au fost parţial executate în etapa 1953-1957. De pildă, în stil neoclasic, blocurile cu 5-6 etaje şi subsol – dar fără spaţii intermediare – din lungul B-dului Muncii, în răsăritul oraşului, şi al B-dului Bucureştii Noi din nord-vestul acestuia. Au urmat apoi, în etape (folosind tehnici din ce mai perfecţionate sau mai rapide şi adoptând stiluri şi moduri de tratare a suprafeţelor mai puţin monotone), construcţiile liniare din lungul arterelor vechi (Şoselelor Mihai Bravu, Ştefan cel Mare, Colentina, Şerban Vodă, Giurgiului, Calea Rahovei) sau noi (B-dul Basarabia, în prelungirea Căii Călăraşi, Theodor Pallady, în prelungirea Căii Dudeşti, Iuliu Maniu).

Pe măsura dobândirii experienţei şi a cererii din ce în ce mai mari de locuinţe s-a trecut de la imobile cu 3-4 etaje la blocuri cu 8-10 etaje, între care erau intercalate blocuri turn, cu 12-18 niveluri, şi de la sistemul linear – cu dotări edilitare existente – la cel areolar, pe cartiere, care puteau primi zeci de mii de locatari, adevărate oraşe în oraş, cu toate înzestrările necesare unei vieţi confortabile (marile cartiere Drumul Taberei, Balta Albă, Berceni-Niţu Vasile, Pajura, Floreasca, Colentina-Tei).

Existenţa la marginea vetrei oraşului a unor locuri libere (de obicei terenuri agricole), ori ocupate de locuinţe insalubre sau foarte vechi şi neîncăpătoare, explică în parte hotărârea de a lărgi vatra oraşului propriu-zis, ceea ce a dus la o extindere exagerată a acesteia. Astfel, de la circa 10.000 ha în 1948, s-a ajuns la peste 23.000 ha teritoriu clădit fără întrerupere, din care numai circa a zecea parte o reprezintă Oraşul Vechi, dintre fostele şosele de centură de la sfârşitul secolului al XIX-lea, iar restul, zonă dominant – dar nu exclusiv – industrială.

Complet transformată ca structură, funcţiuni şi aspect, această **zonă exterioară** poate fi divizată în următoarele sectoare industriale, cărora le corespund cartiere, grupe sau linii de blocuri moderne, cu 4-10 etaje (în medie), construite între 1948-1977:

Nord-estic (Colentina);

Estic (Titan);

Sud-estic (Tăbăcari-Berceni);
Sud-vestic (Filaret);
Vestic (Militari);
Nord-vestic (Griviţa);

Toate aceste sectoare industriale s-au întins din fostele şosele de centură (Grozăveşti, Orhideelor, Titulescu, Iancu de Hunedoara, Ştefan cel Mare, Mihai Bravu) în direcţia liniei de centură a fostelor forturi, având ca axă tentaculară marile artere radiare. Numai sectoarele Filaret şi Tăbăcari au rămas înăuntrul acestei linii (Şoseaua Panduri, B-dul Tudor Vladimirescu, Şos. Viilor, Calea Şerban Vodă, Str. Lânăriei, Str. Laborator), primul până în Dealul Spirii; celălalt, până aproape de Colina Radu Vodă, aşa cum fusese cu aproape un secol în urmă. Construirea în serie, mai ales după 1958, a blocurilor înalte de-a lungul fostelor şosele de centură, între Podul Basarab şi Calea Dudeşti, a subliniat şi mai mult contrastul, din ce în ce mai accentuat, între cele două mari zone structurale şi funcţionale vecine (Oraşul Vechi şi Oraşul Nou). Fără îndoială Oraşul Vechi nu este totul vechi, şi nici în cel nou, totul nou, dar nota dominantă a fiecăruia justifică aceste calificative.

Sectorul nord-estic (Colentina)

Din Piaţa Victoriei şi până în Calea Dorobanţi, în afara blocurilor cu 8 etaje ridicate pentru locuinţe, birouri şi prăvălii după 1950, pe locul vestitului restaurant „La Roata Lumii“ (cu firma lui uriaşă, pe care bucureştenii mai vârstnici încă şi-o aduc aminte), nu s-au petrecut schimbări prea mari în intervalul care ne interesează (1948-1977). Se văd aici, în schimb, pe stânga – cum vii dinspre Piaţa Victoriei – în serie blocuri „vechi“ (adică anterioare anului 1948), şi doar câteva noi, cu 4-6 etaje, rezervate exclusiv locuinţelor; iar pe dreapta, „Grigore Alexandrescu”, spitalul de copii, într-un spaţiu verde, iar în continuare, către est, în case parter – rar mai înalte – prăvălii mici, ateliere, depozite, un restaurant, pompierii de la răspântia cu Str. Căderea Bastiliei (fostă Cometei) şi, între ele, o singură întreprindere industrială mare, construită din cărămidă aparentă, acum înnegrită: Tipografia „Cartea Românească”.

Schimbări mai importante s-au petrecut însă pe Şos. Ştefan cel Mare şi, pornind de la ea, pe Calea Dorobanţi către nord. Şi în acest sector al vechii linii de centură, construcţii noi au fost ridicate tot pe stânga şoselei (venind din vest). Blocurile, până la 10 etaje, sunt întrerupte doar de străzile laterale Florească, Barbu Văcărescu, Dinu Vintilă (fostă Tonola), Aleea Circului – deschisă o dată cu edificarea Circului de Stat într-o formă arhitecturală îndrăzneaţă –, Str. Grozovici.

La parterul acestor blocuri au fost instalate magazine moderne sau diferite servicii. Între Calea Dorobanţi şi Calea Florească se succed o mare cofetărie, ceasornicărie şi bijuterii, CEC, o farmacie, frizerie-cosmetică-coafură. Între Calea Florească şi mica Str. Hatmanul Arbore, magazinul „Carmen" (galanterie şi articole pentru nou-născuţi). Între Str. Arbore şi Str. Barbu Văcărescu, magazinul „Progresul" (încălţăminte) şi, mai de departe, întrerupte de străzi, magazinul „Florea" (mercerie, mătăsuri, ţesături), o serie de magazine cu diferite specialităţi (televizoare şi reparaţii radio, articole de menaj), magazinul „Confortul" (mobilă), magazinul „Coralia" (ţesături, mătăsuri, galanterie), foto-sport-discuri, ceasuri, florărie, restaurantul Circului, farmacie, aceasta vecină cu vechiul spital Colentina, cu pavilioanele lui rânduite într-un adevărat parc. Cuprinsul magazinelor este indicat deasupra cu litere mari, diferit colorate, iar vitrinele lor sunt aranjate cu deosebită grijă. Cum se vede, s-a organizat aici un „târg". Îi face faţă, pe dreapta Şoselei Ştefan cel Mare, seria magazinelor şi atelierelor vechi în case parter în care, începând din dreptul Căii Dorobanţi, se găsesc pălării, lenjerie, vinuri, atelier de fotografie, de ceasornicărie, articole casnice, restaurantul Siretul – colţ cu Str. Polonă –, croitorie, alt atelier fotografic, instalator, altă croitorie, bibliotecă, bloc nou cu 6 etaje (având la parter o alimentară, legume, fructe, cofetărie; o spălătorie a întreprinderii „Nufărul", o patiserie, rochii-mantouri), colţ cu Str. Tunari; pâine, vopsitorie, Gostat; bloc nou cu 7 etaje colţ cu Str. Vasile Lascăr – veche şi foarte circulată (la parter, alimentară mare cu autoservire; legume-fructe-conserve, pâine, carne). Dincolo de Str. Vasile Lascăr urmează locuinţe vechi, cele mai multe numai parter.

Fără să înlăture micile întreprinderi comerciale şi ateliere tradiţionale, şoseaua dintre Calea Dorobanţi şi Str. Grozovici-Despot Vodă

s-a transformat, după 1948, într-un târg linear, adică într-o piaţă de cartier, căreia nu-i lipseşte aproape nimic din cele necesare întreţinerii zilnice, periodice sau ocazionale. Depărtarea (între 800 şi 1.800 m) de celelalte „târguri" similare justifică investiţiile făcute în construcţiile şi întreprinderile respective. Stadionul Dinamo, dintre Calea Floreasca şi Str. Doamna Oltea, Circul de Stat cu menţionatul parc din apropierea lui completează dotările acestui sector. Ar putea fi numit „Cartierul Circului", căci acesta se află într-un complex urbanistic nou, format din seria blocurilor noi, în mijlociu cu 8 etaje, aliniate la Şoseaua Ştefan cel Mare între Str. Dinu Vintilă şi Spitalul Colentina; blocurile de 4 etaje care încadrează larga alee – cu gazon, flori şi dublu şir de copaci – a Circului şi din blocuri de 8 etaje (unul singur de 12) din jurul parcului cu lac, amenajat pe locul fostei gropi de nisip Tonola. În lungul Străzii Barbu Văcărescu au fost păstrate însă vile vechi, retrase de la stradă şi însoţite de grădini.

Cartierul Circului cuprinde şi două grupe industriale, fiecare cu câte 500-1.000 de lucrători: una în unghiul dintre Şos. Ştefan cel Mare şi Str. Barbu Văcărescu (industrie textilă, alimentară, chimică – aceasta din urmă, noua uzină „Quadrat" pentru obiecte de cauciuc, instalată în blocul de 12 etaje); a doua, la capătul dinspre Şos. Iancu de Hunedoara al Căii Dorobanţi (întreprinderi: poligrafică – menţionata tipografie „Cartea Românească" –, textilă, alimentară, chimică). Rămâne oarecum izolată întreprinderea de materiale de construcţie, continuatoare a fabricii de cărămidă Tonola. Caracterul dominant al Cartierului Circului este însă în prezent cel rezidenţial şi de destindere, din punct de vedere industrial el reprezentând numai o mică parte a sectorului industrial Colentina.

Într-adevăr, după întreruperea provocată de spaţiul verde şi de pavilioanele Spitalului Colentina, reapar, tot pe stânga, blocuri noi, înalte, care se înşiră neîntrerupt până la întâlnirea Şos. Ştefan cel Mare cu Şos. Colentinei şi Calea Moşilor, unde se înalţă – inaugurat de curând într-o clădire cu 14 etaje spre Şos. Mihai Bravu şi 10 spre Şos. Colentina – cel mai mare magazin universal din Bucureşti, „Bucur-Obor". De aici, de la vechea răspântie a Câmpului Moşilor, au fost ridicate în ultimii ani blocuri de 8-10 etaje, pe mai multe rânduri în adâncime, până dincolo de cursul rectificat al

Colentinei, în curmezişul fostului sat Colentina, acum dispărut. Cu acest prilej, vechea şosea a fost lărgită, rectificată şi adâncită, în aşa fel încât noile blocuri de 10-12 etaje au rămas cu 1-2 m mai sus. Între locuinţe şi trotuar s-a creat astfel – acoperit de copaci, iarbă şi flori – un mic taluz, întrerupt doar de treptele care duc la intrarea în clădirile respective. Două vechi întreprinderi industriale, cu clădirile lor retrase de la stradă („Suveica") sau în linia acesteia (fabrica de săpun şi cosmetice „Stela"), şi un mic dispensar, întrerup lanţul noilor construcţii.

Ca în cazul tuturor arterelor mari modernizate sau acum deschise, la parterul blocurilor au fost instalate serviciile obişnuite, folosindu-se răspântiile principale şi străzile radiind din ele. Astfel, în cazul Şos. Colentina, principalul „târg de cartier" a fost organizat la răspântia acestei şosele şi Şos. Gherase, ce vine din sud, şi Str. Doamna Ghica Tei, care vine din nord, din noul cartier de vile şi vechiul sat cu biserica şi Palatul Ghiculeştilor. Şi aici, tot prin litere viu colorate şi prin aranjarea vitrinelor, este indicat conţinutul magazinelor: galanterie, mercerie, complex comercial Colentina (cu o mare alimentară, foto-studio, tricotaje, pâine, lactate, brânzeturi-mezeluri, „Gospodina", patiserie), un mare magazin de fierărie, unelte, maşini, materiale electrice, altul cu piese de schimb „Dacia", televiziune, geamuri-oglinzi, confecţii, CEC.

Prin cadrul de prezentare, prin abundenţa celor mai multe dintre produse, prin dimensiunile, stilul şi asocierea magazinelor şi a blocurilor în care se află ele, cu spaţii verzi liniare, ori cu mari parcuri (cum va fi şi cel foarte întins şi cu un lac în mijlocul lui, proiectat în unghiul dintre Str. Doamna Ghica Tei şi Şos. Colentina), apare şi în acest caz contrastul puternic între nou şi vechi. Într-adevăr, foarte aproape, în cartierul Colentina, până de curând sat înglobat în oraş, se văd şi azi, de pildă cea mai mare din cartierul respectiv – case parter vechi, pe Str. 16 Februarie, în general bine îngrijite, cu grădini înflorite şi pomi, garduri de lemn ori prefabricate; tramvai şi autobuze de legătură cu oraşul; iar pentru aprovizionarea curentă, ori ocazională, vechi prăvălii, ateliere, gherete la cap de linie sau – înşirate la distanţe neegale în lungul Şoselei Andronache – întreprinderi modeste în clădiri modeste.

Contrastul acesta – evident şi puternic – nu striveşte, însă, şi, este de aşteptat, nu creează nimănui complexe de inferioritate. Nimeni nu este împiedicat să se aprovizioneze din marile şi modernele magazine de pe Şos. Colentina, dar pentru întreţinerea curentă micile prăvălii şi ateliere de pe Şoseaua Andronache, din fostul sat Colentina, rămân permanent de actualitate.

Mai dificilă pare să fie convieţuirea dintre „serviciile" grupate în mari complexe şi cele înşirate – cu sau fără întreruperi – pe stânga şoselelor Mihai Bravu şi Ştefan cel Mare, cum vii dinspre B-dul Ferdinand (fost Dimitrov), care duce la Gara Obor, adică spre est. Aici se înşiră în clădiri vechi, printre gospodării semirurale, prăvălii şi ateliere pentru toate necesităţile vieţii şi ale activităţilor curente. Iată, de pildă, între Calea Moşilor şi Str. Lizeanu, începând din faţa magazinului Bucur-Obor: berărie, birt, flori, încălţăminte, Loto-Prono – poate cea mai „populară" întreprindere, judecând după prezenţa sa pretutindeni; o filială a Băncii Naţionale – fireşte, într-o clădire corespunzătoare –, geamuri-oglinzi, furnituri de cizmărie, ICRAL Colentina, ţesături, covrigărie (cu bragă, reminiscenţă a altor vremuri), optică, cizmărie, radio, marochinărie, vulcanizare; Loto-Pronosport, Alimentară (colţ cu Str. Viitor), oglinzi-rame, bufet, gogoşi, servicii funerare, restaurantul „Botoşani", pâine, carne...

Totul, după câte se pare, cu puţine excepţii, este încă viabil, ceea ce nu se poate spune despre primele sute de metri de pe Calea Moşilor. Aici, printre casele mărunte – rar unele cu un etaj sau două – pierdute, în curţi şi grădini mari, cu garduri adeseori ponosite ori lipsă, au rămas încă, din loc în loc, câte o prăvălie şi relativ mai multe ateliere (între acestea, o foarte activă strungărie în lemn). Este evident că apropierea marilor magazine de la parterul blocurilor înalte şi, de curând, a supermagazinului Bucur-Obor a contribuit la lichidarea multor magazine şi ateliere din sectorul, apropiat de Piaţa Obor, al Căii Moşilor.

Şi noul cartier rezidenţial Colentina, la care trebuie să adăugăm grupele de blocuri moderne cu parcul de la Ghica Tei şi cele din estul Gării Obor (dintre Str. Ziduri între Vii şi Şos. Pantelimon), este strâns legat, în bună parte, de marea dezvoltare pe care au luat-o incintele industriale în axa Şoselei Colentina, ori aproape de ea şi în jurul Gării

Obor, incinte care se înscriu şi ele, mai puternic decât altădată, în peisajul urban, prin dimensiunile şi stilul construcţiilor respective, care a pornit de la prima moară de aburi („Vaporul lui Assan"), intrată în funcţiune la jumătatea secolului al XIX-lea. Ele nu depăşesc 500-1000 lucrători fiecare. Complet modernizată şi mărită, vechea moară Assan – numită astăzi „Grâul" – are o capacitate de producţie de peste 30 de vagoane în 24 de ore, fiind depăşită doar de fabrica „Dâmboviţa", rezultată din contopirea morilor „Comercială" şi „Otto Gagel" şi ascunsă astăzi vederii de către marile blocuri construite lângă Spitalul Colentina. Această fabrică „de morărit şi panificaţie", prima pe ţară, prelucrează peste 75 de vagoane zilnic. Tot aici, în cadrul vechilor întreprinderi Assan, se află, mărită şi reutilată, una dintre cele dintâi fabrici de ulei din Capitală.

Mai departe, începând din Şos. Colentina, cu industriile ei de la începutul secolului al XX-lea (mai sus amintite: „Suveica" – textile, „Stela" – săpunuri şi cosmetice), sunt grupate, în apropierea Gării Obor, cele mai multe şi mai mari fabrici şi uzine din sectorul industrial nord-estic. Rămâne izolată, pe Şos. Colentina, în apropierea comunei suburbane Voluntari, uzina de ţevi sudate. Chiar în faţa Halelor Obor, transformate azi mai mult într-un fel de bazar, şi a „Câmpului Moşilor", cu numeroasele tarabe ale precupeţilor şi producătorilor direcţi (ţărani), se desfăşoară, pe un front de câteva sute de metri, Uzina de Pompe într-o clădire înaltă, monumentală, impresionantă şi ca aspect exterior (un corp central cu mai multe niveluri, cuprins între 2 blocuri-turn de peste 10 etaje fiecare), iar alături de ea, în 5 blocuri verzi mai modeste, fabrica de prelucrat mase plastice. Chiar de pe peronul Gării Obor (Gara de Est) se văd spre răsărit mai multe turnuri de apă din mari incinte industriale, iar în lungul Şoselei Electronicii şi în apropierea ei, depozite de lemne, autobaza „Comtransport" pe o suprafaţă foarte întinsă, uzinele „Electroaparataj", uzinele „Electronica" şi construcţiile noi ale altor întreprinderi industriale din ramurile chimie (Sintofarm – medicamente şi coloranţi), textile (pe Str. Ziduri între Vii); predominarea evidentă a industriei constructoare de maşini şi de prelucrare a metalelor. Ultimele se înşiră – completate cu edificii noi, care îmbină utilul cu plăcutul – pe Str. Fântânica (Uzina „Metaloglobus"

de produse metalochimice, Uzina de obiecte casnice etc.). În spatele Uzinei „Metaloglobus", halde vechi de scorii şi cenuşă au format un adevărat deal înalt de circa 10 m, cu poalele revărsate până aproape de malul lacului Fundeni. O potecă largă se strecoară între halde şi lac, bifurcându-se: o ramură, spre stânga, duce la casele joase, de ţară, din micul cartier cu străzi numite adecvat: Crapului, Ştiucii, Bibanului, Ciortanului etc.; alta, spre dreapta, urcă dealul de scorii şi dă în Str... Cămilei. Aici, pe o parte, se văd presărate cocioabe cu spatele la stradă, pe alta se înalţă blocuri noi cu 10-16 niveluri. Printre acestea din urmă, lăsând în colţul din dreapta o mare „Alimentară" (cap de serie a numeroase magazine noi la parterul blocurilor), ajungi în lărgita şi modernizata Şosea Pantelimon, atât de schimbată, încât cei care nu au mai trecut pe aici în ultimii ani nu o mai cunosc. Pe ambele ei laturi, blocuri până la 12 etaje, din loc în loc turnuri de 14-16 niveluri (o parte dintre ele aflate încă în construcţie, sau aflate în faza finală în august 1977), se înşiră neîntrerupt până la întâlnirea cu Şoseaua Iancului. De aici, câteva blocuri continuă pe vechea Şosea Pantelimon (rămasă aici, pe cea mai mare întindere, cu gospodăriile ei semirurale); altele trec pe dreapta Şoselei Iancului. Pe stânga au rămas vilele vechi, cu un etaj, acoperite cu ţiglă şi având spaţii verzi în faţă.

Dacă apreciem la cel puţin 50.000 numărul muncitorilor din fabricile şi uzinele sectorului industrial nord-est, apare uşor de înţeles campania de construire a blocurilor înalte, de peste 10 etaje, din vecinătatea imediată a întreprinderilor industriale respective. Spaţiul – luat în ansamblu – dintre Şos. Colentina şi Şos. Pantelimon era însă, în vara anului 1977, incomplet modernizat şi amenajat: cartiere întregi au rămas cu structura şi aspectul lor rural sau semi-rural; iar lucrările edilitare, pe vechea reţea de străzi, sunt încă în suferinţă. Totul contrastează astfel cu nivelul înalt şi confortul modern al blocurilor şi cu magazinele largi şi luminoase de la parterul acestora sau din complexele comerciale. Faptul acesta, comun întregii periferii actuale şi, la o altă scară şi într-un fel deosebit, chiar în oraşul vechi, nu demonstrează necesitatea înlăturării locuinţelor şi gospodăriilor anterioare, ci pe aceea a unei atente îngrijiri a lor, precum şi a înzestrării edilitare complete, aşa cum se vede în cazul

câtorva cartiere muncitoreşti mai vechi din fosta periferie sau în multe cartiere din oraşul vechi.

A treia grupare industrială din sectorul nord-est se află în nordul Cartierului Circului şi este cuprinsă între Şoseaua Pipera, Şoseaua Floreasca, Str. Petricani şi Lacul Tei. Aproape întreg acest spaţiu (peste 1 km în lungul Şos. Pipera) este ocupat de clădirile şi instalaţiile „Combinatului de prelucrare a lemnului" (mobilă, placaje, înnobilarea plăcilor din fibre lemnoase), cu o capacitate anuală de lucru depăşind 2,5 milioane de metri cubi. Numărul lucrătorilor se apropie de 5.000. În aceeaşi incintă largă sunt cuprinse şi blocurile cu birouri şi laboratoare ale Institutului de cercetări şi proiectări forestiere şi Institutului de cercetări şi proiectări pentru lianţi şi azbociment; iar în colţul dinspre Calea Floreasca, uzinele moderne de cinescoape (tuburi), elemente de automatizare (calculatoare de birou etc.) I.I.S. „Automatica" (instalaţii de automatizare, instalaţii de reglare automată a proceselor tehnice). Fiecare dintre aceste ultime întreprinderi foloseşte între 2.000-3.000 de lucrători, între care foarte mulţi de înaltă calificare, dată fiind natura produselor respective.

Spre deosebire de celelalte grupe ale sectorului industrial Colentina, aceasta (pe care o putem numi grupa Pipera), vecină cu fostul sat Herăstrău – edilitar şi urbanistic, prea puţin evoluat –, se află relativ la mai mare depărtare de noile cartiere (Floreasca, Tei). Ca urmare, şi „serviciile" (alimentare şi nealimentare, ateliere) păstrează vechiul aspect al grupărilor de răspântie (întâlnirea Şos. Pipera cu Calea Floreasca, sau în lungul Şos. Pipera), toate în case mici, parter, rar mai înalte. În nordul complexului industrial Pipera, însă, câmpul liber pe care, într-un mare ocol împrejmuit se văd, în baza lor, autobuzele multor linii.

Pe scurt, sectorul industrial nord-estic (pe care l-am numit şi Colentina) a apărut şi s-a dezvoltat de la început în prelungirea Căii Moşilor (Şoseaua Colentina) şi de-a lungul şoselelor Ştefan cel Mare şi Mihai Bravu, în legătură cu vechiul „Târg din Afară", cu tradiţionalul „Târg al Moşilor", cu oborul de vite, cu marele trafic existent aici cu secole în urmă. Desigur, şi din cauza acestei mari vechimi în care meşteşugurile au fost mereu asociate cu negoţul, s-au păstrat

mai bine aici cartierele cu aspect rural sau semirural, alături de vilele mai noi, cu grădini, şi de noile blocuri ridicate în serie după 1950. S-a păstrat de asemeni tradiţia traficului de mărfuri, consolidată prin construirea aici a celor mai mari şi mai moderne hale alimentare din Bucureşti şi prin inaugurarea în 1977 a supermagazinului Bucur-Obor. Poate nicăieri ca aici nu ies mai bine în evidenţă contrastele între gospodăriile vechi, familiale, cu grădini şi curţi, şi cele colective (blocuri cu 4-10 etaje, cu spaţii verzi în faţă, între ele ori în spatele lor, ca o reacţie a urbanismului modern la vechea deprindere bucureşteană, care lăsa mai mult loc grădinilor şi curţilor decât locuinţei). De pildă, artere ca Str. Căminului – paralelă cu B-dul Dimitrov – pot fi date ca model al unei realizări urbanistice tradiţionale şi în acelaşi timp moderne. Nu cred să-i treacă prin gând cuiva să renunţe la această concepţie „urbanistică", căci, evident, ceea ce se pierde ca spaţiu de locuit în suprafaţă (pentru că aceasta se păstrează verde), se câştigă în înălţime. Este o dovadă că urbaniştii noştri au găsit soluţia asigurării spaţiului locativ cerut de creşterea populaţiei şi de marea dezvoltare a industriei, fără să se renunţe la o justă proporţie a păstrării şi ameliorării spaţiului verde. Ei au mers, adică, până acum pe linia „urbanismului spontan" al vechiului oraş, construit într-un climat continental, la marginea pădurii spre stepă.

Al doilea contrast evident este acela dintre vechiul sistem al „serviciilor" aliniate, în magazine sau ateliere mici individuale, de-a lungul unor artere principale sau la răspântii (cu sau fără construire de hale alimentare), şi noul sistem, cu „complexe comerciale", grupate în edificii speciale (magazine cu autoservire, magazine universale), sau în serie, la parterul unor blocuri noi, pe bulevardele noi sau lărgite. Cele două sisteme continuă să coexiste şi le vom întâlni în toate sectoarele industriale bucureştene. S-ar putea ca aceste contraste sau altele (de pildă, inegala repartiţie a serviciilor edilitare în unele cartiere periferice vechi) să mire sau să fie obiect de critică. Dar nu ar fi drept, nici operativ din două motive: primul, care a mai fost amintit, faptul că locuinţele individuale sau familiale joase, cu grădini şi curţi, sunt încă numeroase şi, cele mai multe, în bună stare şi bine întreţinute; al doilea, faptul că, odată cu cazarea în apartamente noi, tot sau aproape tot ce este inconfortabil şi

insalubru a dispărut, ori este pe cale să dispară. Să ne gândim numai la cât s-a construit nu în cei 30, ci în ultimii 2-3 ani. Fireşte că se ridică, cu o din ce în ce mai mare şi mai hotărâtă atenţie, problema păstrării noilor locuinţe în stare bună şi folosirea lor corespunzătoare. Dar aceasta este o problemă de educaţie cetăţenească şi ea mereu ţinută în evidenţă.

Sectorul estic (Titan-Dudeşti)

Este atât de apropiat de precedentul încât s-ar putea îngloba ambele într-un singur sector mare, sectorul estic (aşa cum îl consideră, de pildă, C. Herbst în teza de doctorat sau într-o comunicare din 1977). Faptul însă că el cuprinde cele mai mari uzine metalurgice vechi, mult mărite şi deosebit utilate azi, şi altele noi, toate situate într-o periferie bucureşteană fără tradiţie industrială importantă, îndreptăţeşte separarea aici, în răsăritul oraşului, a unui sector industrial bine individualizat. Este cuprins între Şos. Pantelimon şi Splaiul Dâmboviţei, iar către est depăşeşte vatra clădită a Capitalei, apropiindu-se de linia forturilor (hotarul satului Căţelu). Suprafaţa totală a incintelor industriale de aici poate fi apreciată la circa 600 ha.

În lungul Bulevardului Basarabia (prelungire a Căii Călăraşi) se văd înşirate uzinele „Republica" (metalurgie feroasă, ţevi de diferite categorii), Faur, (motoare pentru instalaţii petroliere, frâne, turnătorie de fontă, utilaje chimice, locomotive, motoare Diesel); fabrica de maşini grele şi aparataje; Întreprinderea de servicii tehnice; Institutul de cercetări şi proiectări pentru textile (într-un foarte plăcut bloc de 10 etaje); fabrica de textile (bumbac, lână). Totul grupat în lungul căii ferate şi B-dului Basarabia (fost Muncii), până dincolo de B-dul Nicolae Grigorescu, pe o lungime de aproape 4 km, cu o singură întrerupere aproape de Şos. Pantelimon.

Este interesant şi instructiv peisajul ce se desfăşoară către vest, cum priveşti din faţa intrării în Uzinele „Faur" (foste „23 August") către oraş: la orizont apare linia albă a blocurilor de cel puţin 10 etaje, terminate fiecare cu câte un paralelipiped ca un pampon aşezat vertical, „parapetul" de blocuri reprezentând începutul marelui cartier rezidenţial Balta Albă. Dincoace de el, pe o adâncime de circa 4-5 km, până aproape de linia forturilor, se înşiră incintele

industriale. În fiecare incintă, blocuri, mai multe niveluri, unele vechi, din cărămidă roşie închis ori cenuşii; altele noi – printre care unul cu 10 etaje, alb, în curtea Uzinelor „Republica" –, separate de alei largi, pavate şi cu peluze înflorite, ori de spaţii verzi cu copăcei stufoşi sau piramidali (plopi). Nimic din monotonia şi economia de spaţiu ale vechilor fabrici. Se vede efortul de a îmbina „utilul cu plăcutul". În apropierea marilor porţi de intrare în curtea uzinelor, câteva servicii uzuale: un bufet cu răcoritoare şi dulciuri, un birou CEC, o frizerie, o mică librărie, dar şi nelipsitul Prono-sport.

În afara grupelor de industrii mari – dominante, cele metalurgice – se înşiră, la mică distanţă unele de altele, fabrici şi uzine nou-create (după 1960): fabrica de cabluri şi materiale electrolizante din capătul Străzii Industriei; marele combinat de sticlă de lângă Căţelu; grupa de industrii chimice („9 Mai", produse chimice Dudeşti, Uzina de medicamente Bucureşti, Policolor (de pe stânga Dâmboviţei, din lungul prelungirii Căii Dudeşti (B-dul Camil Ressu). Toate acestea, fiecare cu 2.000-5.000 de lucrători, însumează cel puţin 60.000 lucrători.

Pentru ei în primul rând au fost construite blocurile celui mai mare cartier nou bucureştean, *Balta Albă*. Când, între 1955 şi 1961, a fost început fără un plan iniţial de ansamblu înfăptuirea acestuia, au fost folosite terenuri libere, ori cu câteva case vechi, de mahala periferică, însă străbătute de vechi artere circulate intens: prelungirea Căii Călăraşi (Calea Vergului, B-dul Muncii, azi Şoseaua Basarabia şi Calea Dudeşti, între ele cu transversale mai umblate (Drumul Murgului, Şoseaua Căţelu – actual Str. Codrii Neamţului – viitoarea Şosea Pantelimon-Dudeşti...) şi mai multe drumuri de ţară (Străzile Baba Novac, Brâncuşi, Rebreanu de astăzi). Între aceste linii oarecum directoare au fost trasate fără o normă riguroasă (cu multe arcuri şi fundături) străzile actuale, bine dimensionate, pavate, canalizate, luminate electric şi încadrate între blocuri înalte, când înşirate, când izolate şi asociate cu spaţii verzi. Astfel, suprafaţa ocupată de străzi, bulevarde, pieţe, spaţii verzi în faţă şi între blocuri depăşeşte suprafaţa clădită a locuinţelor.

În mijlocul cartierului, folosind fostele gropi de nisip părăsite când era atinsă pânza freatică, a fost amenajat unul dintre cele mai

întinse parcuri ale Bucureştilor (de trei ori cât Cişmigiul), cu două lacuri unite înăuntrul lui. Parcul este mai închegat la nord, în lungul Străzii Brâncuşi, şi încă în devenire la sud, către Calea Dudeşti. Este o plăcere plimbarea, de pildă, pe Str. Brâncuşi, ori Baba Novac, mai ales pentru cei care cunoşteau aceste locuri înainte de 1955: alee lată prin mijloc, cu trandafiri, într-o peluză lungă; trotuare largi, încadrate de copaci; abundenţă de arbori, tufişuri, garduri vii tunse în faţa blocurilor; adevărate mici parcuri între grupele de blocuri cu 10-12 etaje, variate datorită modului de tratare şi prin armonizarea culorilor. La distanţe de 400-500 m, preferând răspântiile principale, complexe comerciale (produse alimentare şi nealimentare), în construcţii adecvate – de obicei, numai parter – şi deosebite unele de altele ca stil. Din loc în loc, telefoane publice şi tradiţionalele bănci vopsite în verde, pentru odihna pietonilor. Numeroase troleibuze, autobuze trec pline în toate direcţiile. Şcoli, cinematografe, dispensare sunt distribuite raţional pentru cei peste 300.000 de locuitori ai cartierului, cei mai mulţi lucrători în fabricile şi uzinele apropiate.

Spre deosebire de sectorul industrial Colentina, s-ar părea că în cel estic aglomerarea de blocuri Balta Albă a înlăturat cu totul urmele trecutului. Dar nu aceasta este situaţia strict adevărată. Fără să ocupe o suprafaţă mare, s-au păstrat încă dincolo de uzina „Republica", spre nord, pe axa Străzii Industriilor, pe străzi cu trotuare strâmte şi partea carosabilă aşternută cu piatră de prund, casele mici (parter), bine îngrijite şi despărţite de stradă prin garduri de lemn ori prefabricate, cu porţi uneori pretenţioase, dincolo de care se văd copaci stufoşi şi bolte de viţă, potrivit vechii tradiţii bucureştene. Din loc în loc apar şi mici parcele cultivate (porumb, varză, roşii). Este vorba de un cartier muncitoresc apărut după intrarea în funcţiune a industriei grele aici (după 1920). El a fost păstrat fără modificări, însă cu îmbunătăţiri edilitare. La fiecare colţ de stradă, spre artera principală (aici Str. Industriilor), există câte o cişmea la care locuitorii vin cu găleţi sau recipiente din plastic să-şi ia apa necesară gospodăriilor lor; iar pe una dintre străzile mari ale cartierului (Niculae Roşu) a fost organizat şi amenajat de curând un complex comercial, din care nu lipseşte nimic: nici piaţa liberă

pentru desfacerea produselor aduse din satele vecine sau de la Gostat, nici grătarul special cu mititei. Este vorba de Piaţa 23 August, concepută şi construită după acelaşi sistem adoptat în toate cartierele noi ale Capitalei. Fără îndoială, rămâne categorică diferenţa dintre acest cartier şi Balta Albă, cea mai apropiată de el; dar străzile lui, trase după un plan geometric, pavate (cu excepţia celor din extrema estică, macadamizate), grija pusă în întreţinerea caselor, curţilor şi grădinilor, luminatul electric, apa în apropiere, piaţa alimentară la dispoziţie, apropierea de locul de muncă, toate acestea reprezintă un minim, care – alături de întinderea spaţiilor verzi din cuprinsul fiecărei gospodării – justifică hotărârea de a păstra şi întreţine cum se cuvine vechiul cartier muncitoresc de aici. El înseamnă totodată – în special pentru locuitorii care dovedesc un fel de ambiţie de a-şi îngriji şi înfrumuseţa gospodăriile – continuarea unui fel de a trăi tradiţional, care îşi are şi unele părţi bune faţă de traiul din apartamente din blocuri. Desigur, ultimele străzi din margine şi mai ales starea neîngrijită a taluzului căii ferate din lungul Străzii Industriilor cer intervenţii mai susţinute; dar, faţă de ritmul transformărilor edilitare din întreg oraşul, nu rămâne îndoială că va veni şi rândul acestor construcţii.

Partea sudică a cartierului Balta Albă este străbătută de Calea Dudeşti şi de prelungirea ei, B-dul Theodor Pallady, una dintre cele mai largi şi mai „monumentale" artere radiare ale Bucureştilor. Pe o lungime de peste 4 km, blocuri de 10 etaje, retrase de la linia străzii cu 10-20 m (pe alocuri, chiar mai mult) sunt precedate de spaţii verzi (arbori, arbuşti, garduri vii, peluze cu iarbă şi flori, partere de trandafiri), apoi trotuare largi, de peste 5 m, încadrate de copaci stufoşi. Partea carosabilă are în mijlocul ei un culoar limitat de gard viu tuns, rezervat liniei duble de tramvai. Totul realizat fără economie de spaţiu. În fine, la răscrucile principale, obişnuitele complexe comerciale, în construcţii noi, dar prelungite pe oarecare distanţă şi cu alte prăvălii la parterul blocurilor. Se remarcă fantezia arhitecţilor care au proiectat edificiile complexelor comerciale. De altfel, aproape pretutindeni în cartierele nou-construite după 1965, se constată grija de a evita monotonia stilului geometric (numit odată cubist), asemănător mai degrabă unor cazărmi –, decât unor

locuinţe. Diversitatea este obţinută, în cazul B-dului Theodor Pallady, atât prin poziţia blocurilor faţă de linia străzii şi gruparea lor (pe unul sau mai multe şiruri, cu străzi şi spaţii verzi între ele; cu flancul spre stradă şi distanţate, ori rânduite pe linii arcuite), cât şi prin modul de tratare a faţadelor (balcoane, loggia, placaje de cărămidă aparentă diferit colorată, ori mozaicuri verzui etc.). Abundenţa vegetaţiei dintre blocuri şi din faţa lor, ca şi lanţul de copaci din marginea trotuarelor contribuie mult la diversitatea peisajului şi, ceea ce este cel puţin tot atât de important, la purificarea atmosferei.

Grupele de întreprinderi industriale din partea sudică rămân relativ departe dincolo de vatra rezidenţială, formând două mari complexe: unul la capătul dinspre satul Căţelu al B-dului Th. Pallady (industria optică, marele combinat de sticlă), al doilea la capătul dinspre Dâmboviţa al Străzii Ilioara (grupa uzinelor de produse chimice şi, vizibilă din B-dul Th. Pallady, Termocentrala Sud, cu cele şapte turnuri de evacuare a aburilor şi cele patru coşuri înalte ale sale).

Pe scurt, dacă exceptăm vechiul cartier industrial din vecinătatea uzinelor „Republica" şi „Faur" şi câte au mai rămas din vechile gospodării semirurale din lungul Şos. Mihai Bravu, între Calea Dudeşti şi Şos. Pantelimon, sectorul industrial estic (Titan-Dudeşti) reprezintă partea din vechea periferie bucureşteană cu întreprinderile industriale cele mai mari şi mai noi şi cu cel mai întins, mai complex şi mai populat cartier rezidenţial, construit în întregime după 1955. Este vorba aici, într-adevăr, de un oraş industrial şi rezidenţial modern, realizat în marginea vechiului „târg" al Bucureştilor. După o evaluare aproximativă, el avea în 1977 circa 300.000 de locuitori.

Sectorul sud-estic (Tăbăcari-Berceni)

Cuprinde trei grupe de fabrici şi uzine, axate pe Calea Văcăreşti (cu prelungirea ei, Şos. Bercenilor) şi Şos. Olteniţei, care trece prin comuna suburbană Popeşti-Leordeni.

Prima grupă se găseşte în Oraşul Vechi şi este formată din construcţii ridicate în primele decenii ale secolului al XX-lea, la care au fost adăugate însă treptat blocuri noi, cu tot spaţiul restrâns, greu de lărgit din cauza vechilor cartiere cu locuinţe joase, grădini şi curţi,

ca periferia de altădată a Capitalei. Aici se află în primul rând tăbăcăriile şi fabricile de talpă, piele şi încălţăminte: „Pionierul“ pe Str. Tăbăcari; „Dâmboviţa“ pe Splaiul Unirii, cu un bloc nou verzui, la al cărui parter funcţionează diferite servicii comerciale. Mai în josul râului, pe stânga acestuia, se văd cele două blocuri noi, alături de clădirile vechi (ateliere joase) şi de noul turn de apă al uzinei „Timpuri Noi“, precedată aici de una dintre cele mai vechi fabrici metalurgice bucureştene („Lemaître“). În fine, mai avale, întinzându-se pe mai bine de 600 m, între chei şi Calea Văcăreşti, o serie de fabrici de textile şi confecţii („Crinul“, „Industria bumbacului“, „Tehnica confecţiei“). În preajma lor au fost ridicate recent numai câteva blocuri (pe Str. Ion Minulescu – fostă Bela Brainer şi Apele Minerale –, la capătul sudic al Str. Foişor), căci mijloace de cazare au existat aici cel puţin cu 50 de ani în urmă, când au început să se dezvolte mai mult industriile din această zonă.

A doua grupă, separată de prima pe mai bine de un kilometru prin cartiere de periferie bucureşteană, e formată din fabrici înşirate pe Şoseaua Olteniţei (modernizată) sau în apropierea ei: Fabrica de pâine şi biscuiţi Berceni; „Tehnica medicală“; uzina de reparat auto (în faţă cu două blocuri noi, înalte de 10 şi 6 etaje), desfăşurată până aproape de Str. Lunca Bârzeşti.

În fine, *a treia grupă*, formată din două mari complexe industriale: Uzina de maşini grele, întinsă pe circa 3 kilometri în lungul Şoselei Berceni, şi Uzina de anvelope „Danubiana“, din comuna suburbană Popeşti-Leordeni, întreprindere unde funcţionează şi o fabrică de textile. Aceasta din urmă se află în afara vetrei clădite a oraşului, în zona suburbană, însă dincoace de linia forturilor.

Apreciind la circa 20.000 numărul muncitorilor din ultimele două grupe de întreprinderi industriale, s-a impus şi în acest caz asigurarea cazării şi întreţinerii acestora şi a funcţionarilor pe care îi implică prezenţa fabricilor şi a diferitelor servicii administrative, comerciale, sanitare, culturale. Astfel, s-a construit în ultimii 15 ani un nou cartier rezidenţial, *Bercenii* şi anexele lui (Niţu Vasile şi blocurile înşirate în lungul Şos. Olteniţei, până aproape de Popeşti-Leordeni).

Principala masă de locuinţe colective moderne (clădiri de 4-10 etaje) se află între artere principale radiare ori transversale

(Niţu Vasile, Brâncoveanu, B-dul Al. Obregia, fost Metalurgiei, Str. Emil Racoviţă, Şos. Bercenilor, Şos. Olteniţei, Str. Secuilor, Str. Bârsăneşti – Turnu Măgurele, fost Dumitru Petrescu. A caracteriza aceste străzi şi pe cele cuprinse între ele ar însemna să repetăm cele observate la cartierul Balta Albă. Se constată aceeaşi fericită idee directoare: asocierea blocurilor – care tind spre înălţimi din ce în ce mai mari – cu străzi largi şi prisos de spaţii verzi. Ai impresia că circuli printr-un parc foarte întins, cu copaci, arbuşti, pajişti şi flori, străbătut de drumuri largi între blocuri, pentru vehicule, şi altele strâmte pentru pietoni. Această impresie este tot atât de pertinentă aici ca şi în Balta Albă, de pildă. Sunt evidente şi unele particularităţi. Au fost păstrate, de câte ori s-a apreciat că este bine, unele vile mai vechi, în „stil românesc", pentru efectul estetic rezultat în comparaţie cu severele blocuri moderne. Se constată căutări noi în gruparea blocurilor şi în tratarea suprafeţelor. Pe una dintre străzile secundare (Str. Moldoviţa), blocurile uniforme de patru etaje sunt mai „umanizate" prin colorarea diferită a faţadelor: galben, verzui, cenuşiu. Dotările nu par să difere: un spital mare (Dr. D. Bagdasar – fost Central – pe Str. Emil Racoviţă; o autobază de troleibuze la întâlnirea Străzilor Emil Racoviţă cu Niţu Vasile). Rămâi însă cu impresia că în acest cartier sunt mai puţine complexe comerciale (unul, nu prea mare – mai ales alimentar –, la întâlnirea Străzii Turnu Măgurele cu aleea Ciceu). În schimb, o piaţă mare – chiar foarte mare – Piaţa Sudului, la răspântia Str. Niţu Vasile cu Şos. Olteniţei, dominată de o clădire centrală, cu două etaje, realizată într-un stil mai puţin obişnuit. La parter are o alimentară vastă cu autoservire; la primul etaj o cofetărie şi patiserie; la etajul II, produse de larg consum nealimentare (galanterie, textile etc.). În faţa acestei construcţii centrale, pe care scrie cu litere mari, roşii, BIG (băcănie, industriale, Gospodina), se află piaţa liberă de legume, zarzavaturi, fructe, produse ale Gostat-ului sau ale sătenilor. În fine, ultima deosebire faţă de Balta Albă, păstrarea în mai largă măsură a vechilor cartiere semirurale, mai ales în estul Şoselei Berceni şi în vestul B-dului Brâncoveanu (mai precis, între acesta şi Şos. Giurgiului).

Populaţia cartierului Berceni putea fi apreciată în vara anului 1977 la circa 150.000 de persoane.

Sectorul sudic (Şoseaua Giurgiului)

Este un sector liniar şi cuprinde mai multe fabrici şi uzine în vecinătatea Gării „Progresul", pe Calea ferată spre Giurgiu. Ele se întind pe o suprafaţă de 400-700 ha în stânga Şos. Giurgiului, cum vii dinspre oraş. Se văd, în curţi spaţioase, clădiri – unele vechi, cele mai multe însă noi – simple, sobre, în stilul sever al unor astfel de clădiri: Fabrica de construcţii metalice şi prefabricate; Uzina de prefabricate „Progresul" (la limita vetrei construite a oraşului); Combinatul de cauciuc şi „Bumbăcăria Română" de la Jilava (comună suburbană), fiecare întinse pe câte 20-40 ha şi cu câte 2.000-3.000 de lucrători. La aceste întreprinderi industriale este adăugată – deşi nu se găseşte pe Şos. Giurgiului – Uzina „Autobuzul" (Tudor Vladimirescu), cu o latură secundară pe Str. Toporaşi şi cu intrarea principală pe B-dul Pieptănari. Are peste 3.000 de lucrători şi produce autobuze, troleibuze, microbuze, camioane autosanitare.

Spre deosebire de sectoarele industriale precedente, sectorul sudic s-a dezvoltat într-o parte rurală sau semirurală (de amintit în special fosta comună rurală Şerban Vodă, inclusiv Progresul, alipită oraşului după 1940 şi limitată aproximativ între Calea Ferentarilor la vest şi B-dul Brâncoveanu la est). Aceleaşi case joase – unele de ţară, cu parmaclâc –, aceleaşi curţi când strâmte, când foarte largi, aceleaşi garduri de scânduri vopsite în verde, din sârmă împletită sau din prefabricate; totul, în general, bine întreţinut. Proporţia de blocuri cu 4-10 etaje este astfel redusă şi are caracter insular, legat de prezenţa fabricilor şi antrepozitelor. De pildă, pe Str. Toporaşi, în dreapta intrării din spate a Uzinii „Autobuzul", un bloc înalt de 8 etaje, având la parter o alimentară mare, măcelărie, cofetărie. În spatele acestuia, trei alte blocuri mai joase, de câte 4 etaje, monotone, cenuşii, rezervate şi ele locuinţelor muncitorilor. Totuşi, mai aproape de oraş, pe Şos. Giurgiului şi pe câteva străzi secundare, blocuri noi, în mijlociu de 10 etaje, se ţin lanţ începând de la Str. Coştilei. S-a păstrat şi aici raportul just între spaţiul clădit şi spaţiul verde (care abundă spontan în vechile cartiere semirurale apropiate).

Se constată aceeaşi grijă pentru evitarea monotoniei la noile construcţii. Şi aici, din Str. Coştilei până în Str. Toporaşi, parterul

blocurilor ridicate în ultimii ani este ocupat de magazine înşirate într-o ordine greu de clasificat: carne, alimentară, galanterie, ţesături (într-un supermagazin); restaurant, sifoane, farmacie, Instalatorul, librărie, încălţăminte, mobilă-tapiţerie, croitorie, frizerie, coafură, Loto-Pronosport, tutungerie, confecţii, patiserie, cofetărie, pâine, lapte, alimentară mare, menaj, electrice, chimicale, librărie, croitorie, coafură-cosmetice, încălţăminte, cinemascopul „Flamura", farmacie, tutungerie mare. Toate acestea instalate în magazine încăpătoare şi bine amenajate, înşirate pe aproape un kilometru lungime... deşi, la numai circa 500 m mai departe, în direcţia oraşului, exista şi funcţiona de multă vreme – acum însă mărită – Piaţa Progresul, cu hală şi piaţă liberă, după vechea tradiţie a „târgurilor locale", de cartier.

Legăturile laterale cu cartierele vecine (Berceni la est, Ferentari la vest) sunt asigurate de numeroase străzi noi, tăiate în plan geometric, însă în general strâmte, pavate ori încă nepavate. Între acestea, Drumul Găzarului – care păstrează amintirea unei margini de oraş (ca Drumul Murgului în cartierul Balta Albă, sau Drumul Sării dinspre Cotroceni) – şi Drumul Bercenarului (acesta la marginea sudică, spre Gara Progresul) par să fie sortite să îndeplinească rolul unor artere mai circulate de legătură cu cartierul Berceni. Pentru legătura cu vestul, se impune Str. Toporaşi, mai largă, asfaltată şi foarte circulată. Ea iese prin Str. Bachus în Calea Ferentarilor, la Piaţa Ferentari, mai de mult cunoscută. Aceasta aminteşte de vechile pieţe de cartier bucureştean, deşi în mijlocul ei se ridică o construcţie nouă, compartimentată, pentru diferite produse. Nu lipseşte nici aici „piaţa liberă", grătarul cu mititei şi o mică prăvălie cu produse populare (din lemn, lut, papură). Piaţa Ferentari s-a dezvoltat la o răspântie complexă (Şos. Ferentari dinspre Calea Rahovei, Bulevardul Pieptănari dinspre Bellu; Prelungirea Ferentari dinspre sud, Str. Toporaşi dinspre Şos. Giurgiului). Ca urmare, se întind pornind din ea magazine şi ateliere – chiar depozite – în toate direcţiile, dar cel mai mult pe B-dul Pieptănari. Această stradă largă trece prin antrepozitele şi incinta Uzinei „Autobuzul" pe dreapta şi depozitul de butoaie şi ambalaje IFIL pe stânga, pentru ca mai departe să fie încadrată între case parter, cu grădini şi curţi, şi prăvălii modeste cu produse curente

(pâine, lactate, o farmacie, încălţăminte etc.) Numai aproape de Bellu, Bulevardul Pieptănari îndeplineşte strict o funcţie rezidenţială (vile cu etaj, în stil românesc, ori cvasi-florentin, construite între cele două războaie mondiale; blocuri noi, înalte, în apropierea Cimitirului Bellu.

Sectorul sud-vestic (Rahova-Filaret)

Este, după cum s-a mai spus, unul dintre cele mai vechi şi mai adânc intrate şi rămase în Oraşul Vechi (până în Dealul Spirii, Izvor şi Sfinţii Apostoli), dar şi el mult schimbat şi amplificat după 1948.

Într-adevăr, aproape toate întreprinderile industriale – şi, în tot cazul, cele mai importante – se găsesc într-un poligon închis de Str. Sebastian, Calea Rahovei, Şoseaua Viilor, Str. Fabrica de Chibrituri, Str. Nifon, Str. Antim, Str. Sfinţii Apostoli, Str. Mihai Vodă, Str. Izvor, Calea 13 Septembrie, adică totul înăuntrul vechiului oraş sau foarte aproape de el (Str. Sebastian). Faptul se vede din includerea întreprinderilor industriale între case modeste, cu grădini şi curţi, din apropierea periferiei de altădată; ori construite, după planuri sistematizate, după primul război mondial sau puţin înaintea lui (adică tot în etapa de înflorire a industriei din această parte a Capitalei).

Pornind din Drumul Sării (acum bulevard larg, modern, încadrat de blocuri înalte), pe Calea 13 Septembrie, străbaţi un cartier tipic de periferie bucureşteană de la începutul secolului nostru, foarte puţin schimbat în privinţa locuinţelor (aproape toate parter şi înconjurate cu curţi şi grădini). Din artera principală se desprind străzi relativ largi, pietruite, cu trotuare strâmte şi case modeste, bine îngrijite, dar şi multe ulicioare (intrări) de 2-3 m lărgime, cu şanţ de şiroire a apelor de ploaie prin mijloc, încadrate între calcane de case ori garduri şi numai în fund cu locuinţe în grădini. Aceleaşi intrări sunt relativ numeroase pe Str. Sebastian, Calea Rahovei, ca, de altfel, mai pretutindeni în oraşul de altădată şi periferia lui. Cu unele excepţii triste, este de remarcat grija cu care locuitorii respectivi se ocupă de buna înfăţişare a gospodăriilor. În lungul străzilor principale – şi mai ales la răspântii – ei găsesc atelierele şi prăvăliile de care au nevoie.

Concentrări de case mai înalte încep însă abia de la întâlnirea Căii 13 Septembrie cu Str. Sebastian, unde sunt adunate şi o serie de „servicii". De aici încep, de altfel, incintele industriei mici. Chiar din locul mai sus pomenit se văd, în spatele caselor mărunte, semnele unei fabrici mai importante (Recom), un depozit Centrocoop; apoi, după un spaţiu cu locuinţe joase, edificiile înalte ale uzinei de ventilatoare, în curtea căreia se şi văd câteva ventilatoare. Uzina se întinde şi pe Str. Răzoare, unde se află intrarea principală. Calea ferată, cu linii de garaj, pătrunde adânc spre sud-est, despărţind şi servind în acelaşi timp fabricile până în Str. Sebastian şi Şoseaua Panduri. Pe aceasta din urmă se văd, în stânga, o serie de blocuri mai vechi, sobre, nu prea înalte, încadrate însă de verdeaţă. Peste drum de ele însă, pe dreapta Şoselei Panduri cum vii din vest, se înşiră: dispensarul de întreprindere, într-o lungă clădire parter; şantierul de drumuri şi şosele; U.C.R. (Uzina Chimică Română) în blocuri mari, moderne, spre stradă şi, în fund, silozuri cilindrice, albastre şi un turn de apă. În apropierea U.C.R. – care, împreună cu fabrica alăturată, Color, foloseşte peste 3.000 de lucrători – a fost de curând construit un bloc cu trei etaje, în care se găsesc o alimentară şi magazine de marochinărie şi încălţăminte. După acest bloc urmează, tot pe dreapta Şoselei Panduri, străzi paralele vechi, strâmte, numite după căpitanii lui Tudor Vladimirescu (Urdăreanu, Gârbea, Frunte Lată etc.), cu casele lor joase, despărţite de curţi şi grădini. Pe stânga însă, după 1920, au fost trasate străzi mai largi, bine pavate, pe care şi-au ridicat vile profesionişti cu venituri echilibrate (Str. Dr. Teohari, Dr. Atanasiu, Dr. Ghiulamila etc.). Locul rezervat aici copacilor şi florilor, fără să dispară, este însă mult redus. La întâlnirea Căii 13 Septembrie cu Şoseaua Panduri, nu surprinde gruparea de ateliere şi prăvălii cu alimente şi produse de larg consum, iar puţin mai în urmă, pe stânga, în dreptul unei „intrări" tipice (Intrarea Coviltirului) şi al Străzii Urdăreanu, o fabrică modestă, care îşi expune în şir construcţiile de modă veche, cu acoperişurile în serie, nesimetrice.

Pe Calea 13 Septembrie, între Şoseaua Panduri şi Str. Sebastian, calea ferată intră în incinta Uzinei „Vulcan", cum se ştie, una dintre cele mai vechi din Bucureşti. Dar cele două porţi apropiate care dau

în Calea 13 Septembrie sunt porţile din spatele uzinei, şi dincolo de ele se văd numai construcţiile vechi ale acesteia. Intrarea principală se găseşte în Str. Sebastian, unde se văd – dincolo de gardul de prefabricate şi de şirul de plopi piramidali – două mari clădiri noi: un bloc de 10 etaje şi o hală de înălţime mijlocie, prelungă, cu pereţii de sticlă, între rame metalice. Deasupra acesteia stă scris cu litere mari Uzina „Vulcan" Bucureşti, dar mai departe, deasupra porţii, Întreprinderea „Vulcan". De aici reapare vechiul cartier.

Într-adevăr, Strada Sebastian, între Calea 13 Septembrie şi Calea Rahovei, este încadrată de aceleaşi gospodării semirurale cum se întâlnesc încă spre marginile oraşului. Case parter, curţi, grădini, viţă sub formă de boltă ori pe araci – reminiscenţă a întinselor podgorii de altădată –, culturi (porumb, fasole pe araci etc.). În special ulicioarele (intrările) păstrează mai bine utilizarea tradiţională a terenului. Iată, de pildă, Intrarea Argonului (încă un nume uimitor dat uliţelor şi chiar străzilor bucureştene, nu numai în zilele noastre!): lărgimea maximă a ulicioarelor este de trei metri; prin mijloc, obişnuitul şanţ de scurgere a apelor de ploaie şi a celor menajere. Str. Sebastian este mărginită la început doar de garduri de scânduri sau calcane de case. Apoi, pe dreapta, se iveşte surpriza unei căsuţe bine construite şi îngrijite cu flori ochioase şi pomi în faţă; iar în stânga, dincolo de un gard de lemn nu prea arătos, un desiş de vegetaţie (pomi roditori, viţă-de-vie, porumb, fasole pe araci), cu o locuinţă măruntă, semănând mai mult a casă de ţară, ascunsă în fund de toate acestea. Este bine să pătrunzi pe aceste ulicioare dacă vrei să-ţi dai seama de condiţiile reale în care trăiesc aici oamenii (muncitori în fabrici, meseriaşi, mici funcţionari...). Nimeni nu a făcut până acum statistica acestor gospodării, de obicei cu atenţie îngrijite şi plăcute. Nu le lipseşte lumina electrică, şi – unora – nici telefonul şi televizorul. Apa, dacă nu o au în casă, şi-o aduc de la cişmelele apropiate din strada principală. Aprovizionarea nu prezintă nici ea mari dificultăţi, pentru că „serviciile" din pieţele de cartier sau din lungul Străzii Sebastian (în speţă) nu se găsesc prea departe. Realitatea nu trebuie apreciată, aşadar, numai după forma exterioară a „intrărilor". Că situaţia este cel puţin suportabilă, arată şi împrejurarea că nu s-a simţit nevoia de a se ridica blocuri de locuinţe colective

decât în măsură redusă: lângă biserica de pe Str. Sebastian două blocuri recente de 8-10 etaje.

La răspântia cu Calea 13 Septembrie, în câteva clădiri nu prea înalte şi nici noi, se găsesc toate serviciile obişnuite în „târgurile locale", de cartier, în aceeaşi ordine întâmplătoare ca pretutindeni: încălţăminte, croitorie (şi a doua oară încălţăminte şi croitorie), menaj-uz casnic, plăpumi-tapiţerie, electrocasnice, geamuri-oglinzi, produse din mase plastice. Într-un bloc înalt, nou, se înşiră la parter o alimentară mare, marochinărie, textile, mătăsuri, cofetărie, carne, o mică librărie, pâine, gogoşi – formă de servire generalizată în tot oraşul –, tutungerie, răcoritoare; apoi Gostat, cojocărie, şepci-pălării, ceasornicărie, frizerie, confecţii, punct farmaceutic, Loto-Prono, fructe, legume. Nu poate fi stabilită o anumită ordine sau ierarhie a diferitelor servicii, dar că predomină cele alimentare şi că nu lipseşte aproape nimic din lista produselor de larg consum la răspântia Sebastian – 13 Septembrie este evident. Prăvăliile şi atelierele, de obicei în case relativ vechi, continuă pe Calea Rahovei. Nu departe, la colţ de stradă, se înalţă însă brusc, în blocuri noi, de mai multe etaje, cu pereţi de sticlă între bare metalice, Uzina Electronica. Incinta ei, împreună, cu terenul rezervat altor mari întreprinderi industriale, de cercetare, depozite (Uzina „Vulcan", Institutul de cercetări electronice, Depozitul de hârtie şi cartoane, Întreprinderea pentru produse chimice şi industrie uşoară, INOX de pe B-dul Tudor Vladimirescu) umple tot spaţiul dintre Calea 13 Septembrie, Str. Sebastian, Calea Rahovei, B-dul Tudor Vladimirescu şi reprezintă lotul cel mai important, ca întindere şi diversitate a produselor, din întreg sectorul industrial sud-estic.

După o scurtă întrerupere (şirul de case joase de pe Calea Rahovei), reapar, grupate, pe Şoseaua Viilor, alte întreprinderi industriale: pe stânga, o anexă a fabricii de produse zaharoase „Bucureşti" şi fabrica de plăci „Electrecord", iar pe dreapta, desfăşurată până în Str. Spătarul Preda, clădirile mai vechi ale fabricii de produse zaharoase „Bucureşti" care, cu silozurile ei albăstrii şi cu alte fabrici (alimentare, textile, prelucrarea lemnului), acoperă întreg teritoriul dintre Şoseaua Sălaj, Şoseaua Viilor, Strada Doina şi Strada Veseliei.

Începând cu Str. Fabrica de Chibrituri şi ţinând până în Străzile Sfinţii Apostoli şi Izvor erau împrăştiate o serie de fabrici şi ateliere,

azi grupate şi reutilate. Chiar pe Str. Fabrica de Chibrituri funcţionează, în clădiri vechi sau renovate, ICNS (aparataj electric), Monetăria Statului, Fabrica de chibrituri, Întreprinderea tipografică Filaret, Autogara (fosta gară) Filaret. Nu departe de acestea – în incinta vechii uzine de gaz aerian de lângă Parcul Libertăţii – Întreprinderea Electroaparataj. Despărţite prin cartiere rezidenţiale apărute înaintea primului război mondial, în Sfinţii Apostoli şi mahalaua Izvor se află altă grupă de fabrici mai vechi, reutilate şi comasate; între ele, „Luceafărul", vopsitorie şi spălătorie chimică, pe Str. Orăscu şi Steagul Roşu, una dintre cele mai vechi şi mai mari fabrici de pâine din Bucureşti. În fine, nu departe, pe Str. Haşdeu, dar cu intrare şi prin cheiul Dâmboviţei, Institutul Cantacuzino (seruri şi vaccinuri).

Toate aceste întreprinderi industriale au apărut şi s-au dezvoltat în cartiere vechi sau relativ vechi, în care predomină şi azi locuinţe familiale, cu grădini şi curţi. Astfel, chiar în prezent aici nu s-a pus cu aceeaşi acuitate problema cazării muncitorilor şi funcţionarilor fabricilor şi atelierelor. Serviciile cerute de întreţinerea şi de viaţa cotidiană a populaţiei se găseau, cum se găsesc şi azi, s-ar putea spune, la tot pasul, amplificate, grupate şi modernizate în Piaţa G. Coşbuc, de la întâlnirea Căii Rahova cu B-dul Coşbuc, precum şi în vecinătatea imediată a Fabricii de bere Bragadiru (azi Rahova) şi a Antrepozitelor Comunale.

Aceasta nu înseamnă însă că politica de comasare, sistematizare, ierarhizare şi modernizare a vechilor fabrici şi ateliere nu a fost aplicată şi în sectorul industrial sud-estic, Filaret, şi nici că nu au fost ridicate în vechile incinte construcţii noi, ori că nu au apărut fabrici şi uzine noi (ex. „Electronica"). Dar mai înseamnă şi altceva, şi anume că posibilităţile de întindere a incintelor erau şi sunt limitate de masa locuinţelor solide şi bine păstrate din cartierele respective. De aceea, s-a căutat şi în această parte a Bucureştilor să se recurgă la locurile din afara vetrei clădite a oraşului pentru marile instalaţii industriale, cerute de rapida dezvoltare economică, socială şi culturală a ţării. Şi acest loc a fost găsit în prelungirea Căii 13 Septembrie (B-dul Ghencea), în fostul sat Lupeasca, cu textura geometrică a străzilor şi aspectul semirural al gospodăriilor, sat numit astăzi

cartierul Tudor Vladimirescu. La o depărtare de peste doi kilometri de Uzina „Vulcan“, dincolo de cimitirul Ghencea, pe Şoseaua Domneştilor, au fost construite pe o lungime de circa 500 m clădirile înalte, moderne, ale întreprinderii Relom (fabrică de nasturi şi obiecte din materiale plastice). Şi aici instalaţiile sunt retrase de la stradă şi precedate de spaţii verzi. Peste drum este şoseaua foarte largă, cu linie de cale ferată, pe care merge tramvaiul 8. Alte edificii noi cu mai multe etaje sunt rezervate unei industrii încă neinstalat. În apropierea uneia dintre porţile de intrare Relom, pe un anunţ bătut la maşină stă scris: „Angajăm: strungari, frizori, zidari, electrocompresorişti, lăcătuşi, mecanic electrician, electronişti industriali, AMC-işti, bobinatori motoare, fochişti mediopresiune, primitor-distribuitor, muncitori necalificaţi“. Anunţul arată şi celor neiniţiaţi cam ce se lucrează în fabrică, dar şi cât s-a specializat munca industrială în întreprinderile bucureştene (şi, desigur, nu numai în ele).

Dincolo de Str. Braşov, pe dreapta, se ridică ultimele blocuri ale cartierului Drumul Taberei, iar pe stânga, ceea ce s-a păstrat din vechiul cartier numit astăzi Tudor Vladimirescu. În spatele fabricii Relom se înalţă conul inversat al încă unui rezervor suspendat, care îşi pompează apa din pânza din adânc. Este un peisaj cu totul deosebit de cel al comunei Lupeasca de nu tocmai multă vreme.

Cu toată depărtarea la care se găsesc noile fabrici de pe Şos. Domneştilor, ele trebuie puse în sectorul industrial sud-vestic, pentru că toate marile şi vechile artere radiare de aici (13 Septembrie, Uranus, Calea Rahovei, Şoseaua Panduri, Str. Sebastian, Şos. Sălaj, Şos. Viilor) converg direct sau indirect către fosta Gară Filaret (azi Autogară), antrepozitele apropiate şi răspântia (cu piaţă alimentară, o mare industrie – Fabrica de bere Rahova – şi antrepozitele comunale) de la întâlnirea Căii Rahovei cu B-dul Coşbuc, B-dul Tudor Vladimirescu, Şos. Viilor şi Şos. Sălaj (fostă Măgurele). În jurul acestora s-au grupat – începând cu circa 100 de ani în urmă –, fabricile, uzinele şi atelierele care astăzi, cum am văzut, constituie două aglomerări industriale mai mari (una în jurul Uzinei „Vulcan“, alta în jurul „Electronicii“) şi două mai mici (una pe locul fostei Uzine de gaz aerian, cealaltă prin întreprinderi mai mici de o parte şi de alta a Dealului Spirii). Rămân evident izolate, departe de Şos. Domneştilor,

Relom şi alte fabrici noi, dar legăturile lor cu oraşul se fac pe Calea 13 Septembrie şi prin B-dul Tudor Vladimirescu, tot cu mare răspântie din Piaţa Coşbuc. Prin Str. Uranus gravitează de asemenea către Piaţa Coşbuc şi vechile întreprinderi din Izvor şi Sfinţii Apostoli.

După cum se ştie, Bucureştii au avut totdeauna tendinţa să se extindă către sud-vest, direcţie din care i-a venit secole de-a rândul prisosul de populaţie din lunca Argeş-Sabar. Artera cea mai solicitată în această privinţă a fost totdeauna Calea Rahovei (Drumul Craiovei), cu prelungirea ei Şoseaua Alexandriei. Tendinţa aceasta nu a scăzut nici azi, în vremea industrializării periferiei. Prin 1920 se parcelase la marginea vetrei oraşului Parcul Rahovei. Astăzi Parcul Rahovei este mult înăuntrul oraşului şi are în apropiere una dintre cele mai căutate pieţe alimentare şi nealimentare din Capitală, căci vatra clădită s-a alungit prin blocuri înalte, care străjuiesc vechiul Drum al Craiovei până dincolo de întâlnirea cu Şos. Alexandriei. Aici, la capătul unor linii de tramvai, se află azi Depoul ITB, Întreprinderea pentru utilaj şi transport, autogara pentru 14 linii de legătură cu localităţi din vestul Câmpiei Române. În afara biroului autogării, o serie de peroane acoperite – cu indicatoare ale orelor şi destinaţiilor curselor – arată o foarte bine gândită şi realizată organizare a spaţiului geografic respectiv, în vederea asigurării în bune condiţii de orar, a funcţiunii de transport a autogării Alexandriei. Servicii în gherete-tip noi (răcoritoare, dulciuri, tutun, un „Expres“ aperitiv...) stau la dispoziţia călătorilor. Plecările şi sosirile sunt foarte frecvente, iar traficul este intens, judecând după numeroasele autocamioane, autobuze şi autoturisme care circulă pe larga şosea asfaltată şi curată.

Numai pe Şoseaua Alexandriei oraşul a crescut după 1948 cu peste 2 km şi tot cam atât pe Şoseaua Bucureşti-Măgurele.

Întreg sectorul industrial sud-vestic, cu puţine excepţii (câteva blocuri insulare), a rămas cu vechile lui drumuri şi case de periferie, clădite, multe dintre ele, între cele două războaie mondiale. După 1948 însă, pe Calea Rahovei, pe un sector cuprins între Parcul Rahovei şi Str. Antiaeriană, pe stânga cum vii dinspre oraş, au fost construite liniar, şi întrerupte doar de străzile laterale, blocuri simple, cu 4 etaje, iar pe dreapta – după un spaţiu aflat acum, în 1977, încă în şantier – blocuri înalte de 8-10 etaje, aşezate cu flancul la stradă şi despărţite

între ele şi de stradă, şi aici prin vegetaţie arborescentă, peluze şi flori. La parterul câtorva blocuri de pe stânga, nu departe de Piaţa Rahovei, se văd magazine cu produse nealimentare.

Pe scurt, sectorul industrial sud-vestic (Rahova-Filaret), deşi crescut prin noi mari întreprinderi industriale, prin reorganizarea şi dotarea celor vechi, păstrează totuşi prin alura lui încă mult din structura şi aspectul vechilor cartiere de periferie bucureşteană. El poartă mai departe amprenta legăturilor strânse cu vestul Câmpiei şi, mai ales, cu suprapopulata regiune a Argeşului Inferior. Locuitorii lui au tradiţia muncii în fabrici de circa 100 de ani.

Sectorul vestic (Militari)

Cuprins între cartierul Drumul Taberei şi malul drept al Dâmboviţei, el trebuie socotit al doilea mare sector industrial bucureştean, în bună parte apărut şi dezvoltat după 1948. Este format din două grupe mari de fabrici şi uzine: una imediat în vestul Şoselei Grozăveşti – şi anume între Dâmboviţa la nord (Uzina „Semănătoarea" de maşini agricole, cu circa 5.000 de lucrători) şi Str. Bujoreni la sud (Fabrica de confecţii „Bucureşti", cu peste 10.000 de lucrători); ceea ce înseamnă circa 200 ha acoperite de construcţiile şi instalaţiile întreprinderilor industriale respective.

Fabrica de confecţii „Bucureşti" înlocuieşte astăzi clădirile joase – mai mult o serie de ateliere de altădată – prin construcţii masive şi înalte (mai multe etaje) care se înşiră în lungul B-dului Iuliu Maniu (în trecut, Armata Popoporului pe 500-1000 m. Este cea mai mare fabrică de confecţii din ţară. După ea, se înşiră pe ambele părţi ale bulevardului blocurile moderne, cu 6-12 etaje, construite după aceleaşi sisteme ca şi pe alte artere mari radiare. Pe stânga cum vii dinspre oraş, sunt blocuri ceva mai joase şi relativ mai vechi, în linie întreruptă numai de străzile laterale; pe dreapta, altele mai noi – unele abia începute –, cu flancul de cărămidă aparentă, colorată, către stradă, şi cu spaţii verzi între ele. Din loc în loc, de pildă la întâlnirea B-dului Iuliu Maniu cu B-dul Uverturii, sau între străzile Dezrobirii şi Veteranilor, au fost şi aici instalate la parterul blocurilor servicii alimentare şi nealimentare, ca pretutindeni în cartierele noi.

Aici însă acestea au înlăturat cu totul vechile magazine şi ateliere din casele parter de altădată, pe locul lor fiind ridicate noile locuinţe colective, dar numai pe artera principală, căci în spatele blocurilor înalte se regăsesc gospodăriile semirurale (unele dintre ele – ca în cazul Grozăveştilor şi Ciurelului – în foste sate).

Şirul blocurilor de 10-12 niveluri, întrerupt pe stânga de construcţia fabricii de produse lactate, ţine până la întâlnirea cu Str. Valea Cascadelor, unde se află, pe o parte, *Autogara Militari*, într-o clădire nouă, plăcută; pe alta, un mare depou de autobuze. La răspântie, aceleaşi gherete cu servicii imediate: bufet cu mititei, dulciuri-răcoritoare, tutungerie, îngheţată, gogoşi... nelipsitul Pronosport...

Autobuzele cârmesc pe Str. Valea Cascadelor şi intră pe noul Bulevard larg şi asfaltat al Preciziei: în lungul lui s-a dezvoltat de curând *a doua grupă de industrii* din acest sector. Toate au fost asociate cu spaţii verzi: Tehnica lemnului (IPROFIL), Fabrica de prefabricate, Uzina de prelucrare a metalelor – aceasta, cu peste 3.000 de lucrători. Apoi, pe stânga, mergând către oraş, alte incinte industriale, între care foarte recenta fabrică de băuturi răcoritoare, CICO. Tot pe stânga se văd încă suprafeţe arate, iar mai în fund câteva gospodării semirurale dintr-un vechi cartier periferic. Între B-dul Păcii, Canalul Argeş şi Dâmboviţa (până la limita vestică a grupei de fabrici şi uzine) se păstrează încă structura şi casele unui vechi cartier de lângă comuna rurală Roşu, străbătut însă astăzi de artere noi sau modernizate (B-dul Uverturii, Calea Apeductului, B-dul 1864). În schimb, la sudul B-dului Iuliu Maniu (în trecut, pe această secţiune, al Păcii) a fost construit între 1950 şi 1977 încă unul dintre noile mari cartiere moderne ale capitalei, Drumul Taberei, comparabil cu Balta Albă.

Noul cartier se află în Câmpul Cotrocenilor (unde, pe vremuri, a fost tabăra oştilor lui Tudor Vladimirescu), rezervat căzărmilor, taberelor şi diferitelor instituţii militare, ori care serveau armata. Este străbătut de două artere principale radiare (Drumul Taberei şi Timişoara) şi mai multe transversale nord-sud (Str. Romancierilor, construită numai pe o parte, cu blocuri de 5-10 etaje, alternând cu spaţii verzi), Str. Braşov, care prin Str. Lujerului iese în B-dul Iuliu Maniu; Str. Bistra, care, pe lângă incinte industriale, face legătura

cu B-dul Iuliu Maniu, fost Armata Poporului; în fine, în marginea estică, B-dul Geniului şi Drumul Sării, reprezentând limita noului cartier faţă de oraşul interior (Oraşul Vechi).

Artera magistrală a cartierului este Drumul Taberei, adevărată esplanadă largă de cel puţin 100 m, cu mai multe canale de circulare a vehiculelor (mijlocul rezervat autobuzelor), trotuare foarte largi, încadrate între copaci şi spaţiile verzi din faţa blocurilor de 5-10 etaje, unele în şir, altele cu flancul la stradă. Atât de aerisita „esplanadă" se termină, după întâlnirea cu Str. Romancierilor, în câmpul liber, străbătut de stâlpii de tensiune care duc la complexele industriale din B-dul Preciziei, vizibile în zare.

Urmând către nord, Str. Romancierilor (al cărei nume poate induce în eroare pe trecătorii necunoscători ai sistemului de acordare a numelor străzilor din Bucureşti!) ajunge în Strada Timişoara mai strâmtă decât Drumul Taberei, totuşi largă cât un bulevard. Şi aici blocurile până la 10 etaje se înşiră despărţite între ele de străzile secundare şi au în faţă copaci, pajişti şi flori, pe o lăţime de circa 5 m. În câteva locuri, copacii seamănă a pădurice sau „reediu", cum spun moldovenii. În spatele blocurilor, trecând prin pasaje boltite sau pe străzi laterale, dai de mici scuaruri cuprinse între clădirile înalte. În ele sunt rezervate colţuri şi pentru jocul copiilor. Fiecare bloc de pe Strada Timişoara – al cărei şi mai vechi nume, Bujoreni, a mai rămas pe unii pereţi – are lungimi în jurul a 100 m, aşa că pe mai bine de 2,5 km ai străzii găseşti sub 50 de numere de casă.

În stânga Străzii Timişoara, mai de-a dreptul prin Str. Lujerului (dincolo de care în ultimii ani a fost construit şi încă se află în şantier un lot de blocuri cu 10-12 etaje), sau mai pe ocolite prin străzile cu nume neaşteptate (Compasului, Atmosferei, Bolidului, Cupolei), treci printre vechi gospodării semirurale şi ajungi în B-dul Iuliu Maniu, după ce ai lăsat în urmă calea ferată, care, neîngrijită, urâţeşte şi aici peisajul. În spatele blocurilor noi de pe B-dul Iuliu Maniu, lângă întâlnirea acestuia cu Str. Dealul Ţugulea, se găseşte un mare complex comercial şi o piaţă liberă, unde, pe tarabe acoperite, precupeţii şi ţăranii îşi vând marfa (produse alimentare, dar şi nealimentare obişnuite în toate pieţele de acest fel). Pornind chiar de la această piaţă de cartier, în sus, pe Str. Dealul Ţugulea – prunduită – pătrunzi

din nou în vechea mahala periferică, însă cu insule de locuinţe şi amenajări edilitare evoluate, datorate unor intervenţii mai vechi ori actuale. La început, către B-dul Iuliu Maniu, câteva vilişoare, apoi gospodării semirurale, întinse spaţii verzi (grădini şi culturi), urmează brusc blocuri de 4-10 etaje – ca nişte plombe –, un număr de vile relativ mari şi apoi o şcoală generală, într-o clădire nouă, luminoasă şi o curte vastă, care trece şi pe B-dul Uverturii, unde dă Str. Dealul Ţugulea. Acest bulevard, care duce în comuna Roşu, tăind canalul dinspre Argeş, este într-adevăr bulevard ca lărgime, amenajare şi frecvenţă a autovehiculelor; însă prin gospodăriile care-l încadrează a rămas arteră de cartier periferic, deşi la un nivel puţin mai ridicat (la o răspântie, un cinematograf, Pacea). Într-adevăr, pe ambele lui laturi se rânduiesc gospodării alcătuite din case parter, simple şi curate, curţi şi grădini – mai ales acestea – mari, cu mulţi pomi, multă viţă pe araci. Prisos de spaţiu verde! Străzile laterale, relativ strâmte nu au în general apă curentă, aceasta procurându-se de la cişmelele publice din colţul dinspre bulevard. Aspectul străzilor este adesea de adevărate tunele pe sub bolta copacilor, care aproape se întâlnesc de la un trotuar la altul. Una dintre aceste străzi – Str. Dezrobirii – poate fi socotită tipică pentru întreg cartierul: copaci bătrâni în lungul trotuarelor strâmte, mai mult nepavate decât pavate, cu partea carosabilă largă, prunduită; lângă o gospodărie, un puţ nou-acoperit; locuinţe în general de nivel mijlociu, în curţi şi grădini cuprinzătoare; câteva locuri neclădite, cultivate cu porumb; garduri de obicei din scânduri sau prefabricate; din stradă ulicioare strâmbe (Intrarea Agudului, Intrarea Golfului), cu case cochete în fundul lor, ca un fel de refugii. Deşi locuinţele sunt relativ distanţate, numai între B-dul Uverturii şi Str. Dâmboviţei se numără 300 de corpuri de clădire pe o distanţă de circa 1 km lungime. Aceeaşi este situaţia însă cu case mai evoluate (unele cu autoturism în curte, telefon şi antenă de televiziune) pe Str. Dâmboviţei, unde se văd şi câteva blocuri mai înalte; iar aproape, pe Str. Virtuţii, care duce la Uzinele „Semănătoarea“, blocuri verzui, cu 4 etaje, cu peluze şi ronduri de flori în curte. Este vorba de „Căminul pentru nefamilişti“, lucrători la Semănătoarea. Condiţii similare de locuire se constată şi pe Str. Virtuţii, largă, asfaltată şi foarte circulată.

Str. Virtuţii iese în Cărămidarii de Sus, vechi sat înglobat în oraş. Aici se desfăşoară acum, pe un front larg, întreprinderea „Semănătoarea", provenită din contopirea mai multor fabrici, dar complet schimbată şi profilată în producţie de maşini agricole adaptate – pe bază de cercetări efectuate într-un institut special – la condiţiile geografice ale ţării noastre. Este cea mai importantă întreprindere de acest gen din ţară şi foloseşte peste 3.000 de lucrători. Incinta uzinei se întinde, pe malul drept al Dâmboviţei, pe o lungime de circa 800 m, iar în adâncime pe un km, separând vetrele fostelor sate Cărămidarii de Sus şi Bozia de alt sat, şi mai vechi, Grozăveştii, pe lângă Uzina hidraulică. Aici au găsit vechile şi noile întreprinderi industriale forţă de muncă calificată sau necalificată.

Sectorul nord-vestic (Griviţa)

Este axat pe două vechi artere radiare (Calea Griviţei şi Calea Plevnei, şi mai ales pe prima), despărţite de Calea ferată cu liniile ei de garaj, cu toate ramificaţiile către incintele industriale şi cu cele două gări: de Nord şi Basarab, aceasta din urmă cu ieşire în piaţa din capătul nordic al B-dului Dinicu Golescu. Debutul acestui sector industrial este vechi, de la începutul secolului al XX-lea şi sfârşitul secolului al XIX-lea. La acea dată funcţionau, pe ambele laturi ale Şoselei Basarab (azi numită, fără nici o justificare, Şoseaua Orhideelor) şi ale Căii Plevnei, fabricile Luther (bere), Lessel (industria lemnului), Bücher şi Dürer (metalurgiei), Herdan (moară şi fabrică de pâine), Regia Monopolurile Statului (tutun şi ţigări). Toate se păstrează şi azi, în general fără mari schimbări, cu construcţiile, coşurile şi rezervorul de apă ca pe vremuri. În jurul lor, pe planuri geometrice, au crescut cartiere de muncitori, funcţionari, diferiţi meseriaşi şi negustori, care şi-au păstrat gospodăriile lor mai răsărite decât spre marginea oraşului, însă de modă veche, cu grădini şi curţi chiar şi pe B-dul Orhideelor. Blocuri noi încep pe B-dul Dinicu Golescu, din jos de Str. Fluviului şi pe mare parte din Calea Griviţei. Numele întreprinderilor industriale au fost schimbate, în afară de cel al Regiei: Fabrica Luther este astfel Fabrica de bere Griviţa, Herdan se numeşte azi Spicul etc. Li s-au adăugat, este drept, unele construcţii noi, au fost reutilate, dar nu în măsura schimbărilor din

celelalte grupe industriale. Se află însă, ca şi cele din părţile Filaretului, la strâmtoare.

Fabricile şi uzinele cele mai mari, şi în bună parte cele mai recente, sunt însă cele de pe Calea Griviţei sau din apropierea ei. Aici sunt Atelierele CFR noi (pentru că fuseseră părăsite de mult cele vechi, de lângă Piaţa Matache) şi tot aici se înşiră – profilate astăzi pe construirea maşinilor necesare industriei chimice –, pe stânga cum vii dinspre oraş, pe aproape doi kilometri: Uzina de medicamente „Tableta" din dreptul cartierului Pajura; Uzina Laromet pentru metalurgie neferoasă, aproape de Colentina; Electrotehnica; Ascensorul; Fabrica de material rulant; Acumulatorul etc. Fiecare întreprindere industrială întrebuinţează între 1.000 şi 5.000 de lucrători, cazaţi, cei mai mulţi, în cartierele periferice vechi sau în foste sate (Crângaşi, Giuleşti), acum înglobate în oraş. Este caracterul dominant al zonei rezidenţiale din această parte a Capitalei. Cu atât mai impresionante sunt noile construcţii şi amenajări urbanistice de aici. Există un singur mod de a ne convinge: străbaterea pe jos a sectorului industrial pe trasee... nedirijate.

Vatra oraşului se întinsese în lungul Căii Griviţei, care ducea la Târgovişte, şi al Şoselei Chitilei, care ducea tot în drumul fostei capitale a Ţării Româneşti şi ajunsese până la apa Colentinei, încă înainte de sfârşitul celui de-al doilea război mondial. Totuşi, pentru legăturile peste calea ferată exista – şi încă există – un singur pod pentru vehicule (Podul Grant), şi pentru pietoni, tot unul singur mai frecventat, Podul Basarab. Şi acesta pe o lungime de peste 8 km, cât ţine traseul căii ferate între Chitila şi Gara de Nord. În vestul căii ferate, peste Podul Grant, ajungi în două cartiere periferice (Crângaşi, Giuleşti), până de curând sate, la 2-4 km de Şoseaua Basarab (limita oraşului vechi). Prin locuinţele şi gospodăriile lor în bună parte semirurale şi prin reţeaua lor de străzi încâlcită, ele sunt ca nişte „corpuri străine" în masa de cartiere noi, construite pe plan geometric şi pe care vatra oraşului le-a înglobat în ea odată cu înaintarea sa spre vest în cursul secolului. Ele sunt străbătute azi, la sud, de două artere principale, largi şi modernizate: Şoseaua Crângaşi şi Şoseaua Ciurel; iar la nord de prelungirea Căii Plevnei, Şoseaua Giuleşti, încadrată de blocuri, înalte, spre oraş. Un bulevard

cu totul nou, B-dul Constructorilor, leagă cele două grupe de cartiere (Crângaşi-Ciurel şi Giuleşti), care ocolesc moşia comunei suburbane Roşu.

Nu numai pe străzile secundare (Căpitan Grozeanu, Distincţiei, Sidefului, Metaforei), al căror nume contrastează de regulă cu aspectul gospodăriilor şi chiar al străzilor respective, sau mai ales al numeroaselor „intrări", dar şi pe Calea Crângaşi şi pe Şoseaua Ciurel se văd în serie case modeste şi cu aspect semirural, situate în curţi, şi adesea grădini foarte vaste. De asemenea, ca pretutindeni unde vechiul sistem de „servire" a populaţiei nu a fost încă înlocuit cu cel nou, din loc în loc apar prăvălii sau prăvălioare, ateliere. La întâlnirea Căii Crângaşi cu Şoseaua Ciurel a fost creat un „complex comercial" (târg de cartier), înzestrat cu o clădire nouă, compartimentată (aproximativ în felul halelor de altădată), lângă care se văd grupate tarabele acoperite, cu produse alimentare venite din satele vecine. În apropiere, un depozit cu material de transport.

Puţin mai departe, lângă desprinderea Şoselei Ciurel din Calea Crângaşi, începe o stradă, Breaza, dreaptă – suficient de largă, asfaltată, cu case parter foarte îngrijite (flori şi copaci în faţă), garduri din şipci vopsite sau din prefabricate. Este un frumos exemplu de ce înseamnă spiritul gospodăresc şi dorinţa de a-şi crea şi întreţine un mediu de viaţă plăcut. Şi nu este singurul caz*. Sub o formă încă şi mai evoluată se prezintă Str. Mehadia, din care se desprinde însă, în lungul a două mari incinte industriale, Str. Distincţiei, cu cocioabe şi garduri prost întreţinute. Din colţul ei cu Str. Mehadia începe un mic sector de „oraş nou": două mari edificii de câte 5 etaje – cu peluză şi plopi în curte – ale Institutului de cercetări metalurgice (Icem), care se întinde mult pe noul Bulevard al Constructorilor (larg, asfaltat, încadrat între blocuri de 4-5 niveluri, despărţite de mici parcuri şi precedate în faţă, pe 4-15 m adâncime, de spaţii verzi, cu copaci, peluze, flori, alei şi bănci pentru odihnă). Este un vădit contrast, dar nu în totul negativ: căci nimănui cred că nu-i trece prin gând să considere ca anormal, sau ca dovadă

* În acest cartier se înscrie şi strada numită astăzi Vintilă Mihăilescu, în trecut Furnirului.

de rămânere în urmă acest contrast). Fiecare formă de organizare şi utilizare a spaţiului geografic îşi are logica şi valoarea ei relativă, privită nu numai în perspectiva trecutului, dar şi în raport cu funcţiunea ei actuală. Cel mult se impune o analiză mai critică şi mai răbdătoare a situaţiei pentru a înlătura „inadvertenţele", ca cea reprezentată în mic de Strada Distincţiei[1].

În lungul Căii Giuleşti se deosebesc două sectoare: unul corespunzător vechiului sat Giuleşti, care îşi păstrează în structură şi gospodării caracterul mai mult rural. Al doilea sector începe din Str. Craiova (unde a fost organizat un mare „complex comercial") şi ţine până la Cimitirul Calvin, pe o lungime de câteva sute de metri, având – pe dreapta – blocuri de 5-6 etaje şi servicii la parter. Pe stânga, tot cum mergi spre oraş, între Străzile Atelierele noi şi Topraisar, un mare parc public, prin spatele căruia trece Calea ferată. Aceleaşi spaţii verzi între blocuri, ca în tot „oraşul nou". De la Cimitirul Calvin către oraş, Calea Giuleşti străbate din nou cartierele tipice de veche periferie bucureşteană. Gospodăriile lor caracteristice înaintează pe dreapta (căci pe stânga ţine fără întrerupere zidul din prefabricate, cenuşiu, al CFR-ului) până în B-dul Regiei şi Şos. Orhideelor.

În estul spaţiului rezervat căilor ferate şi instalaţiilor sale, se întind cartiere – în cea mai mare parte a lor, tot vechi – aproape prin nimic deosebite de cele ale întregii foste periferii. Ele se înşiră în lungul Căii Griviţei, Şoselei Chitilei şi B-dului 1 Mai (azi Ion Mihalache), precum şi al străzilor transversale, începând cu „Mahalaua Dracului" (Filantropia sau a bisericii Mavrogheni) de lângă Capul Podului (Piaţa Victoriei, construită în mare parte înainte de 1920) şi terminând cu Bucureştii Noi, Dămăroaia, Puţul lui Crăciun (cuprins administrativ ulterior sub numele de Griviţa şi 16 Februarie). Aceste cartiere sunt încă dinainte de 1948, dar mult mai accentuat după această dată, asociate – în mult mai largă măsură decât grupa Crângaşi-Giuleşti – cu parcuri de vile (care nu corespund

[1] În acest cartier de blocuri noi, mai recente, se găseşte şi artera căreia i s-a atribuit de către administraţia municipală numele autorului lucrării de faţă (n. ed.).

în totul sectorului industrial nord-vestic, cu incintele întreprinderilor industriale vechi şi mai ales noi sau reutilate şi modernizate), precum şi cu linii sau cartiere de blocuri noi.

Mai întâi, linia principală, Calea Griviţei, este rămasă aceeaşi pe stânga cum vii dinspre oraş: case parter ori cu un etaj, prăvălii şi ateliere; apoi şirul continuu al Atelierelor CFR. Pe dreapta însă, blocuri de 7-10 etaje, pe un rând sau două, când retrase de la stradă, când în linie cu ea, sunt întrerupte de spaţiul verde al Cimitirului Sf. Vineri. La distanţe anumite, sunt ocupate, la parter, de magazine moderne, alimentare ori nealimentare, între ele unele mai puţin comune (de pildă Accesorii Auto, pentru diferite mărci), interesând nu numai cartierul unde se află.

Atelierele CFR se termină la Piaţa Chibrit. Înainte de 1948, aceasta era redusă la câteva construcţii joase (v. foto Boutrais Charvet, *op. cit*.). Astăzi, la această răspântie a Căii Griviţei cu B-dul 1 Mai, într-o piaţă foarte largă, în care se încrucişează mai multe linii de tramvai, de autobuze şi troleibuze, se înalţă blocuri de 8-12 niveluri pentru locuinţe şi birouri, având la parter oficii publice sau magazine vaste şi moderne, cu produse variate (ca în oricare „târg de cartier“ dezvoltat), un mare cinematograf, PTTR, Plafar, mobile, un magazin universal lung de circa 75 m, o măcelărie etc. Este ora 18, zi de lucru, şi în această vecinătate a Atelierelor CFR şi atâtor alte întreprinderi industriale se constată o frecvenţă a vehiculelor şi pietonilor foarte accentuată... lucru foarte normal, de altfel.

Blocurile înalte, foarte recente, se continuă pe B-dul 1 Mai tot cu spaţii verzi între ele şi în faţă, dar numai pe câteva sute de metri şi pe Calea Griviţei, pentru ca – după câteva case vechi – să se grupeze în unul dintre cele mai bine şi mai frumos concepute cartiere noi ale Bucureştilor: Cartierul Pajura. Acesta este un mare parc verde, cu vegetaţie arborescentă şi de ornament din abundenţă, distribuită cu multă artă; parc în care se ridică, aşezate fără o ordine rigidă, blocuri de 4-10 etaje, rar mai mult. În lungul arterei principale – Str. Pajurei –, în construcţii noi, adecvate funcţiunii pe care urmează să o îndeplinească, la parterul blocurilor, magazine alimentare şi nealimentare, o şcoală elementară, o policlinică, un mare hotel. În cartierul Pajura, o cale ferată serveşte fabrica de pâine „Pajura“,

instalată în clădiri noi de 4-5 etaje, şi un mare depozit de materiale de construcţie pe un front de peste 500 m. Ieşirea acestora este în Str. Jiului, arteră veche, însă lărgită, rectificată şi modernizată, care, cu B-dul Gloriei, Calea Griviţei şi Str. Cireşoaia, formează o răspântie larg încadrată între blocuri înalte (şi ele cu magazine la parter). Se respectă şi aici sistemul după care la distanţe de 400-500 m sunt amenajate complexe comerciale.

Din Str. Jiului până la Colentina şi Calea ferată principală (spre Chitila) străbaţi vechile cartiere cunoscute o dată sub numele general de „Bucureştii Noi", iar acum Griviţa şi care se întind pe o suprafaţă de circa zece ori mai mare decât cea pe care au fost ridicate blocurile înalte din Pajura, de pe Calea Griviţei, Giuleşti şi Crângaşi. Străzile croite pe plan geometric (cadrilat sau radioconcentric), moderat de largi, prunduite şi cu copaci bătrâni pe marginea trotuarelor strâmte (în cazul Străzilor Coteşti şi Oaş, cu garduri vii), sunt mărginite de gospodării alcătuite din case parter, curţi şi grădini. Este evidentă şi aici atenţia dată întreţinerii vegetaţiei (foarte obişnuiţi sunt pomii roditori, viţa de vie în bolţi şi pe araci, florile, uneori câte un smochin sau iasomie, destul de frecvent tarlale mici de porumb). Foarte numeroşi, locuitorii acestor cartiere lucrează, desigur, în fabrici. Ei nu şi-au părăsit însă cu totul deprinderile rurale sau semirurale. Gospodăriile lor contrastează, desigur, şi aici cu noile bulevarde, şiruri de blocuri, parcuri (N. Bălcescu pe Calea Griviţei, peste drum de clădirea în stil neoclasic a cinematografului „Înfrăţirea între popoare"). Ele însă nu împiedică nici o desfăşurare normală a vieţii zilnice, şi nici ridicarea nivelului de trai: blocurile înalte nu au apărut nici aici ca să facă, oarecum, concurenţă locuinţelor familiale, ci pentru că ele rezolvă, în condiţiile urbanismului modern şi ale economiei de spaţiu, problema crizei de locuinţe. Introducerea electricităţii pretutindeni, îndesirea reţelei de canale şi de apă, întreţinerea în bună stare a străzilor, asigurarea unei mai bune serviri a populaţiei cu produse de primă necesitate sau curente, acestea sunt problemele care preocupă în primul rând, şi ele sunt rezolvate sau pe cale de rezolvare în „Bucureştii Noi".

Fireşte, se constată – din toate punctele de vedere – diferenţe mari sau foarte mari de la stradă la stradă. De pildă, în cazul Străzii

Episcop Vulcan, cum mergi pe ea pe stânga, de la răspântia cu B-dului Laminorului (pe care se înalţă blocurile întreprinderii Cimiu şi unde s-a format şi un complex comercial) până în Str. Stănileşti (unde se văd blocuri-locuinţe de câte 10 etaje şi un stadion), treci în umbra zidului de prefabricate al Uzinei Laromet, lung de câteva sute de metri, iar pe dreapta vezi numai case joase, pierdute în grădini întinse. Unele dintre locuinţe aduc a vile; altele păstrează caracterul semirural. La capătul dinspre Colentina al Străzii Vulcan dai de Fabrica de cărămidă, situată pe un drum abia pietruit, cum se vedea la începutul secolului al XX-lea în marginea Oraşului Vechi (Şos. Ştefan cel Mare, de pildă). Pe stânga acestui drum este întins un loc liber (baza sportivă Pescăruşul), după care urmează şesul jos de pe malul Colentinei, proiectat tot pentru sport. Pe şesul din dreapta Străzii Fabrica de Cărămidă reintri în tipicele cartiere mai mult rurale decât semirurale, cu spaţii verzi dominante, străzi drepte relativ largi, năpădite de buruieni – bine conservată margine de oraş de la începutul secolului al XX-lea... Dar, înaintând către sud în direcţia oraşului, peisajul se schimbă din nou: reapar copaci înalţi (frasini, arţari, salcâmi) în stradă sau pe mici maidane, în lungul Străzii Cireşoaia (care se desprinde din Str. Fabricii de Cărămidă) şi, o dată cu ei, gospodării din ce în ce mai evoluate, foarte îngrijite, uneori chiar pretenţioase, flori pe marginea trotuarelor, telefoane, televizor, reintrarea adică în oraşul închegat mai de mult, cuprins de vatra Bucureştilor... Nu prea departe în fund se şi văd, de altfel, blocurile înalte de pe Calea Griviţei.

Pe scurt, sectorul industrial nord-vestic (Griviţa) se caracterizează – spre deosebire de cel estic şi, într-o măsură mai mică, de cel vestic – prin insularitatea întreprinderilor industriale mari şi a liniilor sau cartierelor de blocuri noi. Cauza trebuie căutată în extinderea mare, însă imediat după 1900, a cartierelor periferice rezidenţiale (locuite de muncitori la CFR sau în fabrici, mici funcţionari, negustori, meseriaşi etc., în general cu venituri modeste). De-a lungul Căii Griviţei şi al arterelor care duceau la satele Crângaşi şi Giuleşti, înglobate în oraş abia în preajma sau după 1948. Aici, în aceste cartiere, a fost găsită, când s-a cerut, forţa de muncă fie calificată, fie necalificată.

Sectorul nordic (Kiseleff-Băneasa)

Fără să fie cu totul lipsit de fabrici, uzine şi depozite, are un caracter dominant rezidenţial, la care s-a adăugat, accentuându-se cu vremea, şi cel de recreere. El este cuprins aproximativ între B-dul 1 Mai la vest, cartierele Circului şi Tei la est, Pădurea Băneasa la nord. Este spaţiul din periferie unde, între cele două războaie mondiale, au apărut parcurile de vile ale oamenilor înstăriţi (menţionatul Parc Filipescu, cel mai tipic), au fost intercalate în spaţiul verde al Şoselei Kiseleff alte vile în reţea de străzi trasate în plan geometric (Parcul Delavrancea, între B-dul 1 Mai şi Şos. Kiseleff, Parcul Jianu – între Şos. Kiseleff şi B-dul Aviatorilor); au fost dezvoltate sau construite spitale (Filantropia, Sf. Maria, fost Griviţa, Elias), institute (de Istorie Naturală „Gr. Antipa"; de Geologie; de Istorie universală „N. Iorga"; de Filosofie; Agronomic; Geografic al Armatei); muzee (Toma Stelian, Zambaccian, etnografic); Studioul cinematografic Al. Sahia; Palatul Televiziunii; Pavilionul de expoziţie al Economiei Naţionale; casele oaspeţilor străini; ambasade (rusă pe Şos. Kiseleff, chineză, în construcţie nouă remarcabilă, ridicată de curând pe Şoseaua Nordului, cu vederea spre lacurile Herăstrău şi Florească).

Cel mai mare parc al oraşului – Parcul Herăstrău – (cu Muzeul Satului, teatrul de vară, Oraşul Copiilor, mari restaurante...) – şi salba de lacuri asanate de pe valea Colentinei (Băneasa, Herăstrău, Florească, Tei), cu ştrandurile şi cu organizarea sporturilor nautice, imprimă sectorului rezidenţial nordic şi un caracter de recreere şi practicare a sporturilor, nu numai pentru locuitorii lui, ci şi pentru toţi bucureştenii sau străinii care îl vizitează şi îl folosesc.

În continuarea lui spre nord, pe şoseaua Ploieştilor, se înşiră instituţii de cercetare şi culturale (de pildă, Institutul de Meteorologie şi Hidrologie), două aeroporturi (Băneasa şi Otopeni), Pădurea Băneasa, întinsă pe circa 8 km lungime şi 3 km lăţime, cu grădina ei zoologică şi amenajări pentru recreere. Întreprinderea industrială din sudul pădurii – Uzina de piese de radio şi semiconductori –, formată dintr-un bloc înalt tehnico-administrativ şi o serie de pavilioane împrăştiate într-un adevărat parc cu alei umbrite de copaci, peluze şi flori, este în perfectă armonie cu peisajul înconjurător.

În sectorul rezidenţial nordic rămăseseră însă goluri sau artere principale fără construcţii (case mici în curţi şi grădini mari). Acestea au fost „plombate“ (după o expresie care începe să circule) sau înlocuite cu blocuri de 4-12 etaje, grupate diferit şi cu faţada tratată cât mai variat posibil. Astfel, în poligonul dintre B-dul Mareşal Averescu, B-dul Mărăşeşti, Str. Sănătescu şi B-dul 1 Mai au fost construite blocuri cu 7 etaje, totalizând aproape 450 de apartamente; în sudul Lacului Tei, altele mai joase, cu 3 etaje. Cele mai multe – şi ridicate în etape caracterizate prin creşterea numerică a etajelor (de la 4 la 10 sau 12) – au fost ridicate însă în Cartierul Floreasca, început prin câteva clădiri mai înalte (înglobate astăzi în întreg). Până în 1964 (după Boutrais Charvet, *op. cit.*) fuseseră date în folosinţă 2.860 de apartamente în 108 blocuri de câte 3-4 etaje şi 6 de câte 12; ceea ce înseamnă locuinţe pentru 13.000 de persoane. Cartierul, format din străzi cu textură cadrilată şi nume de compozitori (Bach, Glinka, Mozart, Bizet, Puccini, Ceaikovski ş.a.), a fost prevăzut cu un complex comercial, un cinematograf, două şcoli elementare, o creşă, un dispensar, o centrală termică.

Un alt cartier cu totul nou, situate, după cum am văzut, la hotarul dintre sectorul rezidenţial nordic şi cel industrial nord-estic, trebuie totuşi considerat ca aparţinând mai mult primului decât celui de-al doilea sector.

A venit mai târziu (după 1960 sau chiar după 1974) rândul modernizării Şoselelor Iancu de Hunedoara (fostă Bonaparte), Nicolae Titulescu (fostă Basarab) şi a B-dului Ion Mihalache (Filantropiei) precum şi a Căii Dorobanţi. O parte din noile construcţii, cu toate dotările obişnuite, sunt terminate chiar de câţiva ani (de pildă, pe Calea Dorobanţi sau sectoare din şoselele de centură mai sus menţionate). Foarte multe (pe Şos. Titulescu şi B-dul 1 Mai) erau, însă, încă şantier în 1977.

Zona interioară (Oraşul Vechi)

Zona interioară a oraşului Bucureşti (Oraşul Vechi) se întinde pe o suprafaţă de circa zece ori mai mică decât zona exterioară (Oraşul Nou). Chiar prin 1920 bucureştenii „autohtoni“ (din ce în ce mai puţini faţă de masa celor nou-sosiţi) vedeau în vechile şosele

de centură marginea oraşului propriu-zis şi, dincolo de ele, periferia, mai mult neclădită decât clădită. Şi cum până aici, venind dinspre centru, s-au petrecut cele mai puţine schimbări după 1948, se impune ca spaţiul încadrat de acele şosele să fie considerat zonă interioară a Bucureştilor, adică Oraşul Vechi.

Cine cutreieră pe jos, fie şi numai din simplă curiozitate, marile artere radiare (inclusiv Calea Victoriei), străzile circulare de legătură între acestea, „ghemurile" de străzi dintre ele, acela – deşi constată apariţia insulară sau liniară a unor blocuri ridicate după 1948 – nu poate găsi un alt calificativ „sintetic" pentru zona interioară a Capitalei decât pe cel de „Oraşul Vechi". Cât de vechi, însă? În cazul Bucureştilor trebuie să admitem o formulă neobişnuită: vechime recentă sau relativ recentă. Când, de pildă, în Piaţa Romană vezi ridicându-se blocuri masive de 10 etaje pentru locuinţe, dar şi cu magazine mari la parter, pe lungime de câteva sute de metri, iar peste drum, vile cu un singur etaj, în stilul obişnuit înainte de 1920 (casa dr. Nanu Muscel şi casa profesorului Sabba Ştefănescu), nu este greu să deosebeşti ce este cu totul nou şi ce este relativ vechi în partea interioară a Bucureştilor. Operaţia este şi mai uşor de făcut când este vorba de cartierele mai puţin evoluate, unde predomină încă locuinţele joase, în curţi şi grădini mari.

În special după 1958, fără să fie oprite sau încetinite construcţiile în oraşul exterior, au început însă lucrările de sistematizare şi de umplere a spaţiilor libere şi în oraşul interior (cel vechi). Mai mult, s-au făcut proiecte şi s-au repartizat fonduri. Azi sunt realizate în mare parte lucrările pentru refacerea centrului cel mai vechi al Bucureştilor, Curtea Veche, cu urmele celor dintâi întărituri şi împrejurimile ei. Pot fi vizitate astfel acum, aici, ruinele fostei Curţi Domneşti, cu temelia turnului de pază din secolul al XIV-lea, Hanul lui Manuc de la începutul secolului al XIX-lea, reconstruit după stampe, o ulicioară cu magazine din aceeaşi vreme (Hanul cu Tei). Nu a rămas prea mult din târgul secolelor trecute, în afara reţelei de străzi greu de lărgit şi rectificat. Dar cât s-a păstrat ori a putut fi reconstruit a fost pus în valoare, nu numai pentru turiştii străini, ci şi pentru instruirea şi educarea bucureştenilor.

Cum era şi firesc pentru o ţară cu deosebit de întinse şi variate relaţii internaţionale (mult crescute faţă de trecut), s-a început cu

Palatul Regal şi împrejurimile lui imediate, ajungându-se la un complex urbanistic şi arhitectural bine conceput şi realizat. Palatul propriu-zis a fost păstrat în forma lui existentă, neoclasică. În spatele lui însă a dispărut totul, inclusiv două străzi (Sf. Ionică şi Pasajul Român) şi trei biserici (Sf. Ionică, Stejarul şi Brezoianu). A fost lărgită Str. Câmpineanu (numită astăzi, împreună cu fosta Stradă Regală, azi Câmpineanu), încadrată pe latura ei vestică de blocuri înalte, cu mari magazine la parter şi dominată, în spatele fostului Teatru Naţional, de un „bloc turn" (16 etaje). Dar elementul cel mai remarcabil prin simplitate şi dimensiunile cupolei sale este aici Sala Palatului, cu o capacitate de 4.000 de persoane şi servind cu ocazia unor congrese sau pentru concerte ori spectacole de cinematograf. Urbaniştii au avut buna inspiraţie de a păstra şi reconstitui în vechiul ei stil biserica Creţulescu, remarcabil monument de artă al Bucureştilor.

Din complexul arhitectural al „palatului" făcea parte, tot în stil neoclasic, şi edificiul fostului Minister de Interne. În spatele lui a fost construită de curând o altă sală de întruniri, de dimensiuni mai restrânse.

A doua mare schimbare urbanistică şi arhitecturală priveşte Gara de Nord şi vecinătăţile ei, între care şi cartierul axat pe Strada Atelierului (unul dintre cele mai murdare şi mai nesigure cartiere ale Bucureştilor). Construcţia Gării de Nord a rămas aceeaşi (un amestec de piese mai vechi ori mai noi, nearmonizate), dar în faţa ieşirii spre Piaţa Gării, cu o veche statuie a CFR-iştilor, un scuar desparte gara de Palatul CFR, clădire masivă cu mai multe etaje, ridicată înaintea celui de-al doilea război mondial şi găzduind astăzi Ministerul Transporturilor. Palatul CFR este încadrat de două artere largi, una veche – B-dul Dinicu Golescu – şi una nouă – Str. Gării de Nord. În lungul lor au fost construite blocuri înalte (8-10 etaje), cu mari magazine la parter (v. mai departe descrierea Pieţei Matache). Blocurile cu funcţie comercială la parter, de pe Str. Gării de Nord, se continuă şi pe Calea Griviţei, unde în ultimii ani a fost construit Hotelul Nord (cele existente dovedindu-se cu totul insuficiente) şi s-au mutat birourile Agenţiei de Voiaj CFR. Din vechiul cartier au mai rămas doar câteva case parter ori cu un singur etaj.

Paralel cu aceste schimbări din preajma Gării de Nord, latura dreaptă a Căii Griviţei, venind dinspre Calea Victoriei, îşi înlocuia

şi ea vechile case de locuit, magazinele şi atelierele prin blocuri înalte cu prăvălii mari la parter, între Str. Polizu (imediat după Institutul Politehnic) şi Podul Basarab. Acest sector din Calea Griviţei este asociat cu două vechi „târguri de cartier", unul la întâlnirea Căii Griviţei cu Şos. Orhideelor – Piaţa Basarab; al doilea, la întâlnirea mănunchiului de străzi Buzeşti, Calea Griviţei, Popa Tatu, Berzei – Piaţa Matache Măcelaru.

Piaţa Basarab, păstrează acest nume (ca şi Podul Basarab, Gara Basarab, o cofetărie Basarab, un dispensar Basarab, un restaurant Basarab), deşi Şos. Basarab a primit de curând numele de plantă exotică, „orhidee". Era până de curând un şir de magazine şi ateliere în case vechi şi de câteva tarabe de precupeţi. Astăzi, pe Şos. Basarab (Orhideelor), începând de la ieşirea ei în Calea Griviţei, se văd, pe stânga cum vii dinspre Podul Basarab, blocuri noi de 10 etaje, construite după cel mai recent model şi cu o plăcută varietate a faţadelor. Sunt destinate în primul rând locuirii, dar la parterul lor – în încăperi luminoase şi cu mobilier simplu – sunt găzduite „servicii" diferite: cizmărie, reparaţii radio şi magnetofoane, Plafar, frizerie, coafură, lenjerie, cooperativa „Hermes" (încălţăminte, artizanat, covoare, gablonţ), cofetărie, carne, legume-fructe, pâine, tutun, iar la parterul a două mici blocuri mai vechi, cu două etaje, confecţii, boiangerie, curăţătorie chimică, remaiat, birou de copiat acte. Pe dreapta aceluiaşi bulevard, după o veche întreprindere industrială al cărei calcan a ieşit la stradă în urma lărgirii străzii, două blocuri mari şi unul retras de la linia străzii, în vecinătatea unei biserici monumentale – nu prea veche – ale cărei turle au rămas doar cu puţin mai jos decât acoperişul acestora. În parterul celor două blocuri – tot rezidenţiale – sunt mari magazine de galanterie, lenjerie, tricotaje pentru bărbaţi şi, alături, altul pentru femei, cu aceleaşi categorii de mărfuri.

Lucrările nu sunt încă terminate, căci se văd în construcţie, către nord, alte blocuri de aceeaşi înălţime pe Şos. Titulescu. Piaţa Basarab se continuă însă, tot cu magazine la parter, pe Calea Griviţei şi în susul şi în josul acesteia, dar în blocuri mai joase (de 7 etaje), aparţinând altei etape de construcţii. Seria serviciilor este completată cu alte magazine şi birouri: aspiratoare şi maşini de spălat, o mare

cofetărie – numită tot Basarab –, CEC, un cinematograf nou – Griviţa – într-o clădire joasă, însă modernă şi adecvată, farmacie, librăria Odobescu, decoraţii interioare, sifoane, lapte, cafea-dulciuri. De la Str. Cocărăscu în sus apare o altă serie de blocuri mai înalte (10 etaje), asociate cu spaţii verzi şi construite după 1970. În josul Podului Basarab, Calea Griviţei n-a mai suferit schimbări importante.

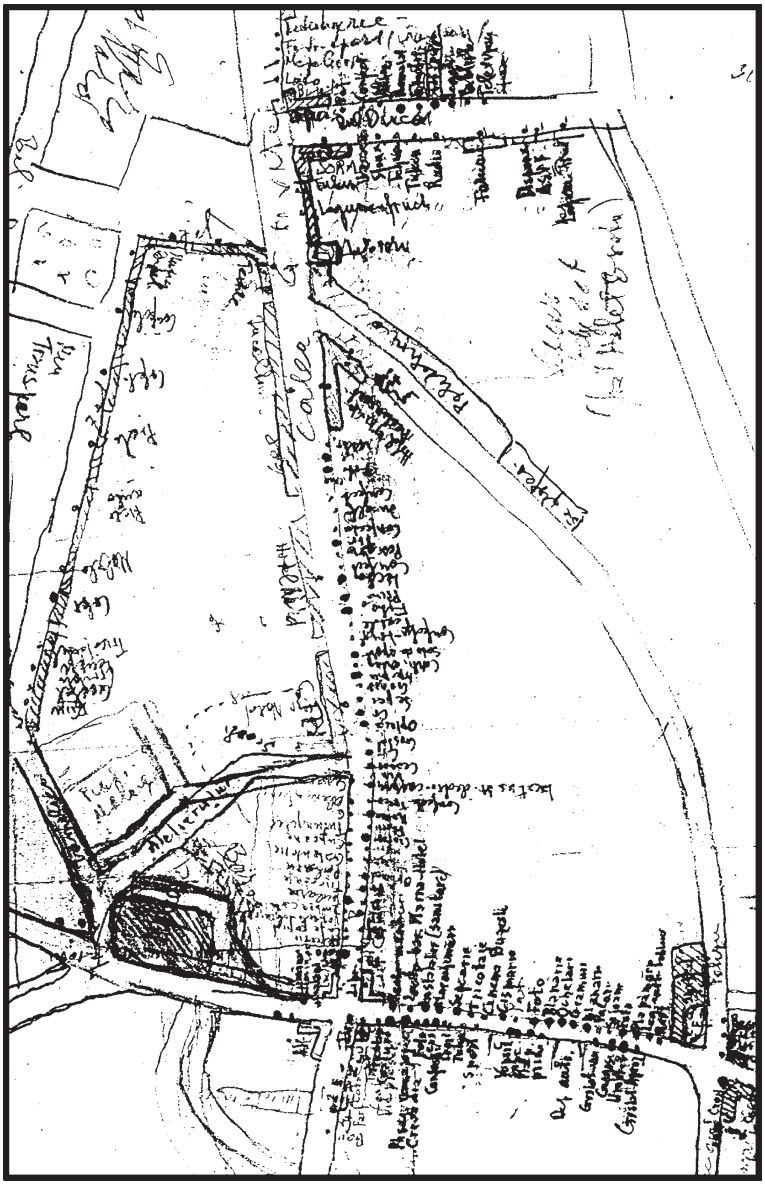
Piaţa Matache Măcelaru este practic legată acum de Piaţa Basarab, căci le despart doar câteva blocuri rezidenţiale, dar şi acestea având din loc în loc magazine la parter. Prezenţa ei în imediata apropiere a Gării de Nord şi frecvenţa mare a circulaţiei nord-sud în partea vestică a oraşului (frecvenţă atât de mare încât fusese proiectat un bulevard larg Piaţa Victoriei – Str. Buzeşti – Popa Tatu – Schitu Măgureanu) au făcut ca la această răspântie de drumuri vechi bucureştene să apară şi să se dezvolte una dintre cele mai căutate pieţe de cartier ale Capitalei. A trebuit însă ca oraşul să se extindă spre vest mult dincolo de linia Străzilor Buzeşti-Berzei, care, după cum am văzut, se aflau, spre jumătatea secolului al XIX-lea, aproape pe marginea vetrei oraşului, pentru ca pe maidanul de la întâlnirea celor patru drumuri să apară şi să se dezvolte un „târg de cartier". La formarea lui trebuie să fi jucat rolul important un măcelar, Matache, de vreme ce numele lui a rămas în tradiţie şi se păstrează.

Aici, în poligonul închis de Străzile Atelierului, Cameliei, Gării de Nord şi Berzei, sunt instalate tarabele acoperite ale precupeţilor, producătorilor ţărani, Aprozar-ului (legume, zarzavaturi, fructe, produse lactate), alături de halele solide vechi, înconjurate la exterior de compartimente reamenajate în ultimii ani pentru produse variate. În completare s-au deschis noi prăvălii (legume, zarzavaturi, fructe, păsări, produse lactate) în odăile din faţă ale vechilor locuinţe parter de pe Strada Atelierului, adaptându-se la noua lor funcţiune. Pe locul unor case vechi parter, dărâmate de cutremurul din 4 martie 1977, a fost deschis un bazar (alee largă de gherete cu mărfuri variate nealimentare). Vechea Piaţă Matache Măcelaru a fost în felul acesta mărită şi renovată, fără noi construcţii costisitoare. Şi clădirile mari (cu un etaj) din colţurile de la răspântia Calea Griviţei cu Str. Buzeşti au rămas aceleaşi cum erau înainte de 1948. Ba chiar şi-au păstrat

aceleaşi, sau aproape aceleaşi funcţiuni: o farmacie (fostă Roşu din tată în fiu), o mare băcănie, azi alimentară, un complex comercial (lapte, produse lactate, pâine, o mare librărie cu autoservire). Alături de aceasta din urmă, cu intrarea prin Calea Griviţei şi ieşirea prin Str. Buzeşti, un mare cinematograf şi un hotel de categoria a II-a – Marna – cu intrarea prin Strada Buzeşti.

„Târgul de cartier" Matache Macelaru se ramifică radiar, pe toate străzile din jurul lui: pe Străzile Popa Tatu şi Berzei, până în Str. Mircea Vulcănescu (fost Ştefan Furtună şi General Angelescu, azi Mircea Vulcănescu); pe Str. Cameliei până în Str. Gării de Nord; pe Str. Atelierului până în Calea Griviţei; pe Str. Buzeşti până aproape de Piaţa Victoriei (mai bine de 500 m); pe Calea Griviţei în sus, până dincolo de Gara de Nord, iar în jos, până în dreptul Str. Theodor Aman. Aici, alături de Academia de Arte, de palatul cu 10 etaje al C.O.C.C. (Centrul de Organizare şi Cibernetică pentru Construcţii), de I.P.C. (Institutul de Proiectare pentru Construcţii) şi, peste drum, Institutul de Matematică, s-au păstrat – anacronic –, în nişte case joase şi vechi, mici prăvălii: tricotaje şi mode, o vopsitorie de haine de piele.

Cu excepţia magazinelor noi de la parterul blocurilor dintre Politehnică şi Str. Turda, iar pe stânga, aproape de gară, amintitele Hotel Nord, Agenţia de voiaj CFR şi prăvăliile moderne de pe Str. Gării de Nord şi B-dul Dinicu Golescu, toate serviciile de pe Calea Griviţei şi menţionatele străzi vecine (cel puţin 500) sunt adăpostite în case vechi cu foarte puţine excepţii, simplu parter. Este foarte instructivă, chiar şi o simplă înregistrare pe teren a firmelor din aria pe care o numim „Târgul de cartier Matache Măcelaru". Am făcut această înregistrare în vara anului 1977, şi iată rezultatul general: dintre cele cel puţin 150 de firme, peste 40 arată prezenţa unor ateliere şi deci a unor meseriaşi (frizeri, coafori, cizmari, pantofari, croitori, plăpumari-tapiţeri, fotografi, şepcari, marochineri, tinichigii, tocilari, lăcătuşi calificaţi pentru „broaştele moderne", instalatori, geamgii) (fig. 22). Este vrednic de semnalat numărul relativ mare al acestor meseriaşi, prezenţi nu numai în târgurile de cartier, dar şi risipiţi în tot oraşul, fie ca membri ai unei cooperative, fie lucrând pe cont propriu.



În vestul zonei interioare a oraşului, între Calea Plevnei şi Cheiul Dâmboviţei, s-au făcut unele intervenţii care au schimbat structura şi, parţial, funcţiunile spaţiului geografic respectiv, păstrând însă multe şi din trecut. Mai întâi, în continuarea Parcului Operei (clădire nouă în stil neoclasic) şi a Casei Studenţilor, întinzându-se până în cheiul Dâmboviţei şi dincolo de el, prin includerea parcului Facultăţii de Medicină, a fost amenajat şi reamenajat, în parte pe terenul fostei arene sportive Venus, un vast spaţiu verde rezervat şi unor sporturi (tenis, hipism), pe o suprafaţă de peste 250 ha. Peste drum de acesta, tot pe Calea Plevnei, clubul sportiv al Armatei – „Steaua" – funcţionează în clădirea şi curtea largă a fostului regiment de gardă regală. În continuare, până în Str. Ştefan Furtună, se înşiră pavilioanele – unele, noi sau refăcute – ale unei instituţii militare din care se păstrează, cu frontul la Str. Ştefan Furtună, clădirea joasă şi prelungă a „Manejului" regimentului „3 Călăraşi". Dincolo de Str. Ştefan Furtună, până în Str. Witing, Spitalul Militar, după vechiul sistem pavilionar şi cu câteva blocuri noi, mari, retrase de la stradă, precum şi Spitalul CFR. Mai departe de Str. Witing, tot în axa Căii Plevnei, vechile cartiere muncitoreşti din jurul Regiei şi celorlalte întreprinderi industriale au rămas prea puţin schimbate. Pe stânga Căii Plevnei, după marele parc mai sus amintit, întinse până în B-dul Orhideelor, urmează vechile construcţii ale Manutanţei Armatei, căreia i s-au adăugat însă câteva edificii noi. Schimbări mai evidente se constată în direcţia Splaiului Independenţei, până în Grozăveşti. Aici se văd, presărate sau înşirate, pe de o parte obişnuitele blocuri până la 10 etaje, pe de alta clădiri mai joase, cu 2 etaje, realizate într-un stil particular, mai mult de vilă, etajul superior ieşit puţin în afară, ca un balcon prelung. Clădirile au fost ridicate pentru studenţii noii Politehnici din apropiere. Între blocurile înalte cu faţada spre Calea Plevnei, birourile Petroexportului; iar către Splai, impunătorul bloc de 12 etaje, cu faţada numai ferestre, al Ministerului Chimiei. Alături de el, în clădiri mai joase – Institutul de cercetări chimice (ICECHIM) şi Spitalul de copii Cotroceni. Nu este vorba aici de un cartier nou, ca Pajura, de pildă (deşi el se află aproape de incinta industrială în primul rând a Uzinelor Grozăveşti), ci mai degrabă de un foarte întins parc în care au fost ridicate – distanţat şi fără ordine rigidă –

o serie de mari construcţii moderne, destinate cercetărilor ştiinţifice, proiectărilor, birourilor, căminelor, spitalelor.

Cu Uzinele Grozăveşti (termocentrală) regăsim peisajul industrial bucureştean vechi, deşi au fost şi aici construite blocuri înalte. Deocamdată, însă, lucrările metroului împiedică o justă apreciere de total.

În restul Oraşului Vechi, adică pe cea mai mare întindere a lui, predomină construcţiile înalte în lungul câtorva artere principale şi plombările izolate sau în grupe mici. Cele mai mari eforturi şi investiţii s-au făcut în umplerea golurilor din lungul magistralei nord-sud şi în construirea sectorului ei sudic până în Calea Şerban Vodă şi vechiul cartier Broşteni (Bulevardul numit de curând Dimitrie Cantemir).

Magistrala nord-sud cuprinde patru segmente: primul, între Piaţa Victoriei şi Piaţa Romană (numit la început B-dul Colţei, redevenit Lascăr Catargiu, după ce a fost Ana Ipătescu). Este partea cea mai veche a întregii magistrale, construită în cea mai mare parte înainte de 1920, ca o „suită" de vile pe un bulevard larg, cu o peluză azi înflorită, prin mijloc. I s-au adăugat câteva clădiri noi, înalte, printre care, cu 5 etaje în trepte, blocul Băicoianu; iar după 1948, alte câteva, şi mai înalte (10-12 etaje), cu garaje la parter, pe Străzile Povernei şi Viişoara. Al doilea segment, între Piaţa Romană şi Piaţa Universităţii, a fost deschis prin 1930 ca bulevard larg, dar şi cu unele strangulări provocate de neînţelegerea unor proprietari influenţi, şi a fost clădit în etape. În relativ puţinele locuri rămase libere sau rezultate din dărâmarea unor edificii mai vechi (între care – surprinzător ca hotărâre – Muzeul Simu, în clădirea sa solidă, asemănătoare ca linie arhitectonică Partenonului) au fost construite, după 1950, blocuri noi. Astfel sunt cele din Piaţa Romană, lângă mai vechiul edificiu Leonida, unde azi se află magazinul cu produse vânătoreşti şi una dintre marile alimentare ale Capitalei. (Poate ar fi indicat să fie numit blocul „pe lângă plopii fără soţ", dacă este adevărată legenda că aici se găsea căsuţa la al cărei „geam ce strălucea" Eminescu „privea atât de des".) Pe stânga bulevardului numit azi Magheru (fost Take Ionescu), venind dinspre Piaţa Romană, o parte dintr-un bloc (Casata) a fost dărâmată de cutremurul din 4 martie 1977. Mai în jos, pe dreapta, se înşiră

blocurile înalte de 10 etaje în care se găsesc azi magazinul cu articole pentru femei „Eva“ şi Ministerul Turismului.

Este necesar să insistăm puţin asupra Pieţei Universităţii. În partea ei opusă Universităţii (rămasă neschimbată), un foarte întins maidan aştepta de peste 60 de ani înălţarea unei monumentale primării a Bucureştilor. Odată fusese pusă aici şi piatra fundamentală pentru localul Operei Române. În ultimii ani însă au fost construite Teatrul Naţional, cu anexele lui, şi Hotelul Intercontinental Bucureşti. În cuprinsul pieţei a fost săpat cel mai mare şi cel mai luxos pasaj de nivel, cu numeroase „servicii“ şi scări rulante (care de obicei nu funcţionează!). Dispăruse, încă mai dinainte cel mai impunător – dar nu şi cel mai artistic, monument al Capitalei, simbolizând Independenţa, însă având în vârf statuia lui I.C. Brătianu. Complexul arhitectural „Teatrul Naţional“ a fost şi este încă foarte discutat ca stil exterior. Dacă s-a urmărit ca efectul artistic să rezulte din alăturarea unor stiluri deosebite şi modul de grupare a clădirilor, putem socoti ansamblul ca foarte reuşit!

Sectorul Piaţa Universităţii – Piaţa 1848 (Sf. Gheorghe) a suferit relativ puţine schimbări după 1948: un bloc mare cu prăvălii la parter la întâlnirea bulevardului cu Str. Doamnei, altele în spatele bisericii Sf. Gheorghe Nou, pentru birouri şi reşedinţă. Nici nu se simţea prea mult nevoia, pentru că „târgul“ de aici era bine închegat, atât între Universitate şi Lipscani, cât şi în vechea piaţă cu edificii masive, relativ înalte (de pildă magazinul Pop şi Bunescu – azi Universal Bucureşti, sau, puţin mai departe de piaţă, alt magazin, bine şi de mult cunoscut, „Vulturul de mare cu peştele în gheare“). Circulaţia vehiculelor şi pietonilor era însă foarte vie la această multiplă răspântie, şi problema ei a fost rezolvată prin construirea primului pasaj subteran din Bucureşti, aici, în vechea piaţă. Este mult mai simplu (şi mai puţin îngrijit) decât cel din Piaţa Universităţii, având o singură intrare dinspre Lipscani şi două ramuri pe partea opusă: una către Bărăţie, adică spre vechiul „Târg Dinlăuntru“ de la Sf. Gheorghe Vechi, a doua spre biserica Sf. Gheorghe Nou şi Spitalul Colţea. A fost cea mai importantă şi cea mai utilă schimbare petrecută aici după 1948.

Bulevardul 1848 se prelungeşte însă până în Piaţa Unirii, mult lărgit şi cu blocuri noi, între care două magazine mari – Cocor şi

Unirea –, fiecare cu mai multe etaje. Ele sunt în întregime rezervate unor magazine universale cu totul moderne, arătând persistenţa vechiului târg central şi capacitatea lui de înnoire şi creştere.

Bulevardul Dimitrie Cantemir reprezintă sectorul sudic al magistralei nord-sud. El începe din Piaţa Unirii (în care singura modificare mai importantă a fost transformarea vechilor hale într-un magazin complex, dominant alimentar) şi se termină la întâlnirea cu Calea Şerban Vodă, acolo unde aceasta face cotul brusc spre est, lângă Liceul „Gh. Şincai", în zona vechii mahalale a Broştenilor, care se mai vedea încă prin 1976, contrastând, prin casele ei semirurale, cu blocurile de peste 10 etaje ale „Magistralei". Pe acest bulevard, numit de curând Dimitrie Cantemir, seria noilor clădiri colective începe nu chiar din Piaţa Unirii, din cauza lucrărilor în curs ale metroului. În apropierea Pieţei Unirii, noul bulevard are o lărgime neobişnuită, el cuprinzând pe stânga, cum vii dinspre oraş, un trotuar de cel puţin 20 m lăţime, format dintr-o alee încadrată de copaci şi din trotuarul propriu-zis, cu două „canale" (unul pentru pietoni, al doilea pentru garat maşinile). Pe aceeaşi parte a bulevardului, între blocurile aşezate cu flancurile la stradă, şi în faţa lor, se găsesc adevărate mici parcuri cu alei şi bănci. Pe dreapta bulevardului, trotuarele sunt strâmte şi blocurile sunt mai joase, cu 1-2 etaje.

Situaţia se schimbă de la întâlnirea cu B-dul Mărăşeşti: un al doilea rând de blocuri se înşiră în dreapta unei alei, aşa că trotuarele se strâmtează, lăsând părţii carosabile tot 6 canale de circulaţie (3+3); înălţimea edificiilor scade la 7-8 etaje, iar tratarea faţadelor e mai simplă (brâie orizontale de diferite culori). De asemenea, sunt reduse ca dimensiuni şi spaţiile verzi. De la răspântia cu B-dul Mărăşeşti până în Calea Şerban Vodă, obişnuitele complexe comerciale, instalate însă nu la parterul blocurilor, ci în clădiri anume lipite de clădirea principală. Doar la câteva sute de metri mai departe, lângă Str. Lânăriei (unde sunt clădirile unei fabrici de mătăsuri), se află, tot în anexe similare şi alt complex comercial, mai mic (galanterie, mercerie, produse făinoase, o mare alimentară). Bulevardul se termină între o veche tipografie (Cultura Naţională de pe vremuri) şi Liceul „Gheorghe Şincai", în faţă cu bustul marelui cărturar.

La capătul magistralei se vede, desfăşurându-se, pe Dealul Piscului, Parcul recent al Tineretului, iar sub acest deal blocuri noi de 10 etaje şi chiar mai mult. Este intrarea într-un cartier nou, în mare parte terminat (în vara anului 1977), dar încă şantier. Acesta se desfăşoară pe locul mahalalei periferice Broşteni (Manu Cavafu), despre care se putea scrie în 1974 următoarele: „Pe strada bine pavată, îngrijită şi încadrată de case parter cu câte o curte de obicei strâmtă, însă niciodată lipsită de copaci şi flori sau plante agăţătoare – nu rar viţă de vie –, înainte de a ajunge la biserica Manu Cavafu, ascunsă între pomi şi frumos pictată în interior, apare o uliţă strâmtă – de cel mult doi metri lăţime – care face să fie văzută pentru pitorescul ei şi contrastul pe care îl prezintă cu magistrala şi chiar cu străduţele modeste de tradiţională mahala bucureşteană (în curţi relativ mari, mai mult cocioabe decât case, însă totdeauna cu flori în faţă). Pe Străzile Manu Cavafu, Mocăncuţei, Norilor îţi atrag atenţia calcane de casă, garduri de scânduri ce stau să cadă, căsuţe mărunte – unele căptuşite cu tablă – sau chiar cocioabe, şi totuşi cu flori împrăştiate, copaci, iederă, viţă. Alte uliţe asemănătoare, cu nume de nori (Cirrus, Nimbus, dând în Str. Norilor) sunt mai largi, mai aerisite, însă tot nepavate şi cu bordură de buruieni înalte, încâlcite şi troscot, ca pe maidanele de altădată. Le încadrează case tot atât de prăpădite, mai mult fără decât cu garduri, despărţite între ele uneori prin tarlale de porumb, ori brazde de varză, dar nu rar şi ele cu flori ochioase în faţa casei" (Mihăilescu, 1974).

În locul acestui peisaj semirural şi cu locuinţe insalubre au fost construite în ultimii doi ani (până în vara anului 1977), sau încă sunt pe cale de a fi ridicate, pe laturile aleilor asfaltate şi prevăzute cu toate dotările edilitare, câteva zeci de blocuri cu 10 etaje, cu multe scări fiecare, ducând la peste 40 de apartamente (decomandate). Noul cartier se întinde între capătul sudic al B-dului Dimitrie Cantemir şi Calea Piscului (sub care au rămas încă gospodăriile vechiului sat din secolul al XVII-lea, Cărămidarii de Jos, de mult înglobat în oraş). Pe una dintre străzile principale (Cuza Vodă), în faţa Str. azi Viorele, la parterul unuia dintre marile blocuri terminate şi locuite, impresionează magazinele moderne (alimentare şi nealimentare), de mari dimensiuni, bine aprovizionate, întru nimic mai prejos decât celelalte

complexe comerciale noi din fosta periferie sau chiar din Oraşul Vechi.

Dacă exceptăm câteva case şi unele garduri de scânduri care amintesc de cele din străzile cu nume de nori (una, mai mult cocioabă, şi cu un petec de porumb în curte, se află chiar peste drum de marele magazin modern mai sus menţionat!), pe străzile imediat vecine grupei de clădiri noi din foştii Broşteni (Elena Cuza, Viorele) reapar gospodăriile decente ale vechii mahalale periferice; iar în apropiere, între Străzile Albinelor şi Viorele, B-dul Colectorului şi Calea Văcăreşti, o nouă surpriză: un parc bine dezvoltat şi bine întreţinut, cu alei asfaltate numai pentru pietoni şi cu vile numerotate, care sunt de fapt mici blocuri noi de 2 etaje. În faţa intrării într-un astfel de bloc, locatarii – foarte probabil, muncitori în uzina apropiată „Timpuri Noi" – scoseseră afară o masă joasă unde jucau table. Şi aici alt contrast: pe de o parte, locuinţe colective compacte de peste 10 niveluri, între ele cu spaţii verzi, care încep să fie tot mai reduse; pe de alta, o grădină mare cu copaci, iarbă verde şi flori, în care au fost împrăştiate vile în stil geometric, dar mai joase şi... mai intime. Încă una dintre soluţiile pe care urbaniştii noştri au dat-o problemei diversităţii de aspect şi mai ales raportului dintre spaţiul clădit şi spaţiul verde. Din păcate, astfel de soluţii nu mai pot fi aplicate într-un oraş a cărui populaţie s-a apropiat de 2 milioane de locuitori.

Una dintre aleile acestui plăcut parc rezidenţial iese în Calea Văcăreşti, nu departe de cheiul Dâmboviţei. Aici, la răspântie, în faţa Uzinei „Timpuri Noi", regăsim în case vechi prăvăliile clasice cu produse alimentare şi nealimentare; iar în spatele uzinei, câteva insule de blocuri noi lângă alte întreprinderi industriale.

Astfel de „plombări" au fost executate şi în lungul altor artere radiare din Oraşul Vechi sau în apropierea lor. În general, însă, cele mai căutate în trecut dintre aceste artere nu s-au schimbat aproape deloc. Ba chiar dau semne de scădere a interesului populaţiei pentru ele. Intră în această categorie Căile 13 Septembrie, Rahovei, Dudeşti, Călăraşi, Moşilor. Aceasta din urmă este intrată în şantier dinspre sfârşitul anului 1977, pentru a fi lărgită şi renovată.

Singura arteră radiară veche rămasă în continuare axă principală pe plan politic, economic şi cultural este Calea Victoriei. Cu toate

dificultăţile derivate din faptul că era de mult construită fără mari lacune (cele mai mari, mai înalte şi mai dese clădiri înalte din vechiul Bucureşti), rectificarea şi lărgirea ei au constituit o problemă permanentă a edililor Capitalei, în tot cursul secolului al XX-lea. Într-adevăr, pentru lărgirea şi rectificarea ei s-au făcut, încă dinainte de 1940, dar mai ales după 1958, mari eforturi. Au fost dărâmate unele case mai vechi şi mai şubrede (printre ele, fără aceeaşi justificare, Casa Moruzi, care, situată lângă Academie, merita să fie consolidată şi amenajată ca model de casă veche a Bucureştilor), dar au fost păstrate altele, solide şi adevărate monumente de artă arhitecturală a începutului de secol, chiar dacă prin lărgirea părţii carosabile a străzii dispărea trotuarul din dreptul lor (de pildă Casa Vernescu, restaurată de arhitectul Ion Mincu şi decorată în interior de pictorul G.D. Mirea). În locurile obţinute prin dărâmare au fost construite după 1950 blocuri moderne, cu 8-l0 etaje, fie în linie, fie retrase de la stradă şi pe cât posibil integrate în stilul clădirilor existente. Un exemplu mai deosebit îl constituie piaţeta de la întâlnirea Căii Victoriei cu Calea Griviţei şi cu Str. Biserica Amzei: contrastând cu Casa Ştirbei (albă, cu un etaj şi cu statui în marginea acoperişului), un timp Muzeul sticlei şi ceramicii româneşti, se ridică un bloc modern cu mai multe etaje, care adăposteşte birourile unor instituţii interesând geologia. În continuarea lui, pe Calea Griviţei se succed alte două blocuri de locuit, puţin mai joase şi întradins nealiniate, având balcoane de tip mai original. Peste drum de acestea, pe Calea Griviţei şi a Victoriei, contrastând prin stilul ei neobaroc, clădirea în pătrat a fostului Minister de Finanţe, astăzi sediul Muzeului Colecţiilor. În fine, în faţă, în colţul cu Str. Biserica Amzei, o mică peluză cu o celebră operă de artă (Alergătorii) şi, în spatele acesteia, alte locuinţe colective, în blocuri cu 6 etaje, care se continuă în zigzag şi pe Str. Biserica Amzei. Cum se vede, o grupare de edificii mai puţin obişnuită.

Până la întâlnirea cu B-dul Cotroceni-Obor (magistrala vest-est), ori chiar dincolo de el, este greu de precizat pe Calea Victoriei ce este construcţie nouă, de după 1958 sau veche, atât de mult s-a urmărit armonizarea stilurilor şi dimensiunilor blocurilor.

În fine, la capătul dinspre Dâmboviţa al Căii Victoriei, în Piaţa Splaiului (de unde începe planşeul de beton care acoperă albia

rectificată a râului), a fost ridicat un imobil pentru locuinţe şi birouri asemănător cu cel – mai vechi de pe stânga Căii Victoriei (cu autogara lui). Ele au înlocuit construcţiile mai vechi din lungul cheiului şi de pe dreapta Căii Victoriei cu noi blocuri înalte, în care funcţionează la parter diferite „servicii" (mobile etc.) şi instituţii medicale (spre chei). Pe temelia pusă pentru Palatul Senatului, după 1920, a fost construit unul dintre cele mai înalte blocuri de locuit din Capitală: Blocul Gioconda, după numele cofetăriei de la parter. Are 18 etaje şi se termină cu o platformă întinsă de pe care poţi urmări Bucureştii până la marginea lor. O bună organizare ar putea transforma această platformă într-un obiectiv turistic, interesant nu numai pentru bucureşteni. Un cunoscut geograf francez, dus să vadă oraşul de aici, a întrebat: „Bine, vederea este foarte cuprinzătoare şi instructivă, dar unde se găseşte la cité? „A trebuit să fie informat că, în afara ruinelor fostului palat domnesc de la Curtea Veche, Bucureştii nu au avut aşa ceva. Nouă nu ne-ar veni în gând să punem astfel de întrebări şi nici geograful francez nu ar fi făcut-o dacă nu avea un punct de observaţie atât de înalt şi bine situat (aproape în centrul vetrei oraşului).

În legătură cu amenajarea Căii Victoriei şi a B-dului Magheru-Bălcescu stă şi modernizarea Pieţei Amzei (fig. 23). Aici exista, de după 1920, o construcţie centrală cu două niveluri şi funcţiuni multiple: la exterior, de jur-împrejur, ca în orice hală, boxe pentru alimente şi diferite alte produse (manufactură, cărţi, un pati-bar...), iar înăuntru, într-o latură, intrarea pe scări înalte la primăria de cartier (azi Consiliul Popular al sectorului 1), iar în latura opusă, intrarea la Teatrul de Copii „Ion Creangă", cu 350 de locuri. În faţa clădirii centrale se găseau tarabele precupeţilor. Astăzi s-a păstrat această clădire cu funcţiuni prea puţin modificate, dar de jur-împrejurul ei – cu excepţia laturii nordice, unde continuă să funcţioneze o şcoală, au fost construite în ultimii ani blocuri de câte 8 etaje (locuinţe, dar la parter magazine şi depozite, în încăperi adecvate). Se găsesc aici o mare alimentară cu şi fără autoservire; obiecte de menaj – cu autoservire; un mare magazin „Căminul" cu mobile, stofe de mobilă, covoare; CEC; a doua alimentară, bine aprovizionată (colţ cu Str. Take Ionescu); şi, alături de ea, pescărie (Neptun), mezeluri, brânzeturi. păsări tăiate (Gostat); fructe,

zarzavaturi, legume; iar piaţa liberă a precupeţilor şi producătorilor rurali, şi iar Aprozar, mult dezvoltat. „Târgul acesta de cartier" se prelungeşte, ca de obicei, încă în vechile clădiri, pe Str. Take Ionescu (fostă Athenei, un timp Beloiannis) până în B-dul Magheru; pe Str. Mendeleev până la întâlnirea cu Str. Cosmonauţilor; pe Str. Piaţa Amzei până în Calea Victoriei. Către Piaţa Romană se văd încă numai case vechi, înalte (locuinţe), şi două blocuri foarte recente cu câte 6-9 etaje (Ministerul Minelor, Petrolului şi Geologiei şi Ministerul Metalurgiei).

Urmărindu-se consecvent folosirea locurilor libere sau ocupate de clădiri demolabile, au fost ridicate insular, mai pretutindeni între arterele radiare, blocuri moderne, până la 10 etaje, totalizând sute de apartamente. Uneori s-au făcut exproprieri pentru instituţii publice, pentru lărgirea pieţelor alimentare etc. Poate fi citat cazul extinderii Academiei de Studii Economice (A.S.E.), care, din Piaţa Romană, s-a întins până în Calea Dorobanţi prin construcţii sobre, de 6 etaje, „sărind" peste Str. Cihoschi, şi ea cu o serie de blocuri noi, rezidenţiale. Tot astfel a fost realizat pe Str. Eminescu (Romană), aproape de Str. Polonă, un bloc cu 7 etaje, excepţional ca tratare a suprafeţelor, unde funcţionează diverse reprezentanţe diplomatice.

Astfel de construcţii noi „distonante" se văd în multe dintre cartierele Oraşului Vechi. Nu ar fi cazul ca urbaniştii noştri şi autoritatea tutelară să păstreze unele dintre vechile imobile... ca „martori de eroziune urbană"?

Concluzii

Paginile precedente au fost urmarea unor „plimbări" pe jos prin tot oraşul de azi al Bucureştilor, de la Gara Progresul, în sud, la Parcul Herăstrău, în nord, şi din Crângaşi şi Giuleşti, în vest, până în Pantelimon, la est, dar observarea peisajului respectiv cere şi justifică o anumită concluzie. Nu a mai fost vorba, în aceşti 30 de ani scurşi de la încheierea celui de-al doilea război mondial, de schimbări lente sau intermitent accelerate, datorate succesiunii generaţiilor, ci de schimbări radicale, cu caracter revoluţionar. Două lumi – două mentalităţi – s-au înfruntat şi se înfruntă categoric, şi de pe poziţii ideologice opuse.

Totuşi, cu o tendinţă din ce în ce mai evidentă spre echilibru, căci nu tot ceea ce este vechi trebuie desconsiderat, şi nici ceea este nou, admis fără critică, doar pentru ceea ce ni se pare numai, deseori, că este nou.

Oraşul Bucureşti a căpătat în aceşti 30 de ani aspect, structură şi funcţiuni noi. Aceasta însă nu înseamnă că au dispărut sau că ar fi bine să fi dispărut orice urmă a peisajului, structurilor şi funcţiunilor nu numai de dinainte de 1948, ci şi de secole (fig. 24). Se pare că lumea a început să vadă această realitate. Altfel ne-am trezi în faţa unui *oraş fără trecut*. Este mai mult decât evident faptul că într-un oraş nou nu trebuie subapreciate nici monumentalul în fosta periferie a fabricilor, antrepozitelor, spitalelor şi cimitirelor, nici proporţia de vechi cartiere muncitoreşti, locuinţe populare sau de vile sub forma numeroaselor „parcuri". Ceea ce s-a clădit nou reprezintă, fără îndoială, un impresionant efort şi, în acelaşi timp, un termen de comparaţie, uneori aparent strivitoare, dar nu totdeauna şi nici pretutindeni.

A rămas, în primul rând, *Oraşul Vechi* în interiorul vetrei bucureştene, ajungând să depăşească 23.000 ha. Cu excepţia ruinelor şi a celor mai multe biserici ori a puţinelor case boiereşti sau de mari negustori de la Curtea Veche din secolele al XVII-lea – al XVIII-lea, această parte a Bucureştilor păstrează un număr foarte redus de locuinţe şi chiar de edificii publice care să depăşească 100 de ani. Nu-i putem deci găsi oraşului interior (dintre limitele şoselelor de centură de la jumătatea secolului al XIX-lea) alt calificativ decât cel de „vechi", opus celui pe care îl merită acum fosta periferie (oraş nou). Discriminarea aceasta este cerută şi de faptul că, în aceşti 30 de ani, nu a fost vorba numai de ridicare în fosta zonă bucureşteană periferică a fabricilor şi antrepozitelor, a noilor cartiere de blocuri, ci, în primul rând, de noua orientare a factorilor de decizie. Au fost puse pe prim-plan înzestrarea şi modernizarea întregului oraş (privit ca un sistem), într-o anumită ordine de urgenţă, şi anume mai întâi periferia, rămasă mult în urmă pe cea mai mare întindere a ei.

Zona exterioară a fost concepută – pe plan geografic şi al urbanismului modern – ca o juxtapunere de unităţi spaţiale complexe (numite odată microraioane), dezvoltate pe linie verticală (la început 3-4, astăzi cel puţin 10 etaje), cu dotări edilitare complete (apă, canalizare, încălzire centrală, radioficare, spaţii verzi) şi cu servicii înşirate pe arterele principale ori grupate pe complexe comerciale. Zona exterioară a oraşului este axată pe întreprinderi industriale extinse, unele, până la linia forturilor, ori chiar dincolo de ea. Pot fi deosebite cu aproximaţie, în afara vechilor şosele de centură, şapte sectoare industriale de prim ordin, cu mari incinte şi cartiere sau linii de blocuri rezidenţiale şi de servire a populaţiei, toate dezvoltate – cu excepţia sectorului sud-vestic – ca realizări posterioare anului 1948. Ca întindere în suprafaţă – dar nu şi ca cifră a populaţiei – şi ca număr de apartamente, cartierele vechi muncitoreşti, de mici funcţionari şi de meseriaşi din fosta periferie, se păstrează încă dominante. Într-un singur sector – şi anume în nordul oraşului – zona exterioară îşi pierde şi îşi reduce foarte mult funcţiunea industrială, accentuând-o pe cea de recreaţie şi de destindere.

În opoziţie cu zona exterioară, fundamental şi impresionant transformată şi modernizată, zona interioară şi-a păstrat pe cea mai mare întindere a ei aspectul, structura şi funcţiunile unui oraş cu tradiţie veche – sau relativ veche –, adaptate însă noilor cerinţe ale vremii: capitală a unui stat socialist, cu necesară dezvoltare a cadrelor politice, administrative, economice şi culturale, integrate şi cu largi relaţii internaţionale (Mihăilescu, Dragomirescu, 1977). În aceste condiţii, pot fi deosebite încă destul de clar vechile ei sectoare structurale şi funcţionale: „centrul" de bază, politic, administrativ şi cultural, mult crescut în suprafaţă, şi cartierele rezidenţiale, cu „târgurile lor locale". „Centrului" actual nu i se mai potriveşte însă întru totul vechiul nume de „târg" (în sensul de predominare a activităţii comerciale şi financiare), pentru că în el numărul marilor clădiri publice pentru funcţiuni administrative, politice, culturale a crescut destul de mult în ultima sută, dar mai ales în ultimii treizeci de ani, amestecându-se cu magazinele şi băncile. Aşa că separarea celor două categorii de edificii (economice şi neeconomice) este foarte greu de făcut. Pentru acest motiv, autorii planşei IX-5 din

Atlasul Naţional al României au reprezentat în planul Bucureştilor, la scara 1:50.000, ariile şi străzile, cu toate categoriile de servicii (comerciale, bancare, politice, administrative, culturale, sanitare), nediferenţiate, şi, firesc, ariile respective depăşesc apreciabil întinderea „târgului central" şi a „târgurilor de cartier".

Rezultă din această comparaţie că spaţiul ocupat de toate aceste servicii acoperă acum întreg „târgul central", cum putea fi el cartat prin 1948, dar depăşindu-l mult lateral, pe „magistrala vest-est" şi pe o linie care începe din Calea Griviţei (la Podul Basarab) şi se continuă către est, în axa Străzilor Sfinţii Voievozi, Nicolae Iorga, Eminescu, până dincolo de Str. Vasile Lascăr. În această arie sunt cele mai multe ministere, ambasade, cele mai frecvente teatre, cinematografe, săli de expoziţie, muzee, cele mai mari librării, fireşte, în afara marilor magazine. În vestul zonei interioare, între Calea Plevnei şi cheiul drept al Dâmboviţei, suprafeţe întinse sunt ocupate insular sau grupat de spitale, institute de cercetări şi proiectări, şcoli superioare (Facultatea de Medicină Umană, de Medicină Veterinară, Institutul „Cantacuzino", Institutul „Babeş", Institutul de Chimie, Ministerul Chimiei, Institutul de cercetări chimice etc.). Deşi restrânsă ca întindere prin marea dezvoltare administrativă, politică şi culturală, totuşi zona interioară (Oraşul Vechi) îşi păstrează, mai mult decât s-ar crede, caracterul ce i s-a imprimat în ultimul secol (cartierele boiereşti şi cele ale stărilor mijlocii). Şi această realitate justifică încheierea că Oraşul Vechi – fără să fi rămas în urmă – a suferit mult mai puţine înnoiri decât periferia şi că, tocmai datorită acestui fapt, se poate şi trebuie să se vorbească de două mari subdiviziuni (ca aspect, structură şi funcţiuni) ale Bucureştilor: Oraşul Vechi şi Oraşul Nou, strâns legate între ele şi limitate aproximativ de centura fixată la jumătatea secolului al XIX-lea. Şi mai înseamnă ceva: că, pentru a avea dreptul să fie numit „oraş cu trecut istoric" în continuare, intervenţiile urbanistice şi edilitare trebuie făcute şi pe viitor cu deosebită atenţie şi... ataşament.

VII. Marile probleme geografice ale actualului oraş Bucureşti

Geografia unui oraş însemnând studiul contactului complex al vetrei acestuia cu spaţiul terestru tridimensional, este natural ca prima problemă geografică a Bucureştilor să fie creşterea vetrei acestuia în suprafaţă şi înălţime. Reflectată în aspectul, structura şi funcţiunile sale, precum şi în ritmul transformărilor teritoriului, creşterea vetrei oraşului este de fapt urmarea dezvoltării cantitative şi calitative a populaţiei şi a nivelului ei politic, economic şi cultural.

În cazul Bucureştilor, luând ca reper vechile şosele de centură de la jumătatea secolului al XIX-lea, creşterea recentă a suprafeţei clădite mai compact a pornit de la un perimetru care, prin 1948, înaintase cel mai mult către nord-vest şi nord, până în Valea Colentinei (înglobând satul Herăstrău) către nord-est (până dincolo de Plumbuita), mai puţin spre sud-vest (tentacular în lungul căilor Rahovei şi 13 Septembrie) şi foarte puţin în vest şi est (500-1.000 m dincolo de Şos. Mihai Bravu; câteva sute de metri în apusul Şos. Grozăveşti şi Drumul Sării). După 1948 vatra oraşului a înaintat:

– în axa Căii Griviţei până dincolo de râul Colentina (cu înglobarea satului Străuleşti);

– în lungul B-dului Păcii, dincolo de Grozăveşti, peste 5 km;

– în lungul Căiilor Rahovei şi 13 Septembrie, peste 4 km;

– în lungul Şoselelor Berceni şi Olteniţei, peste 3 km;

– în lungul B-dului Muncii, peste 7 km, în sectorul industrial cel mai important al Capitalei;

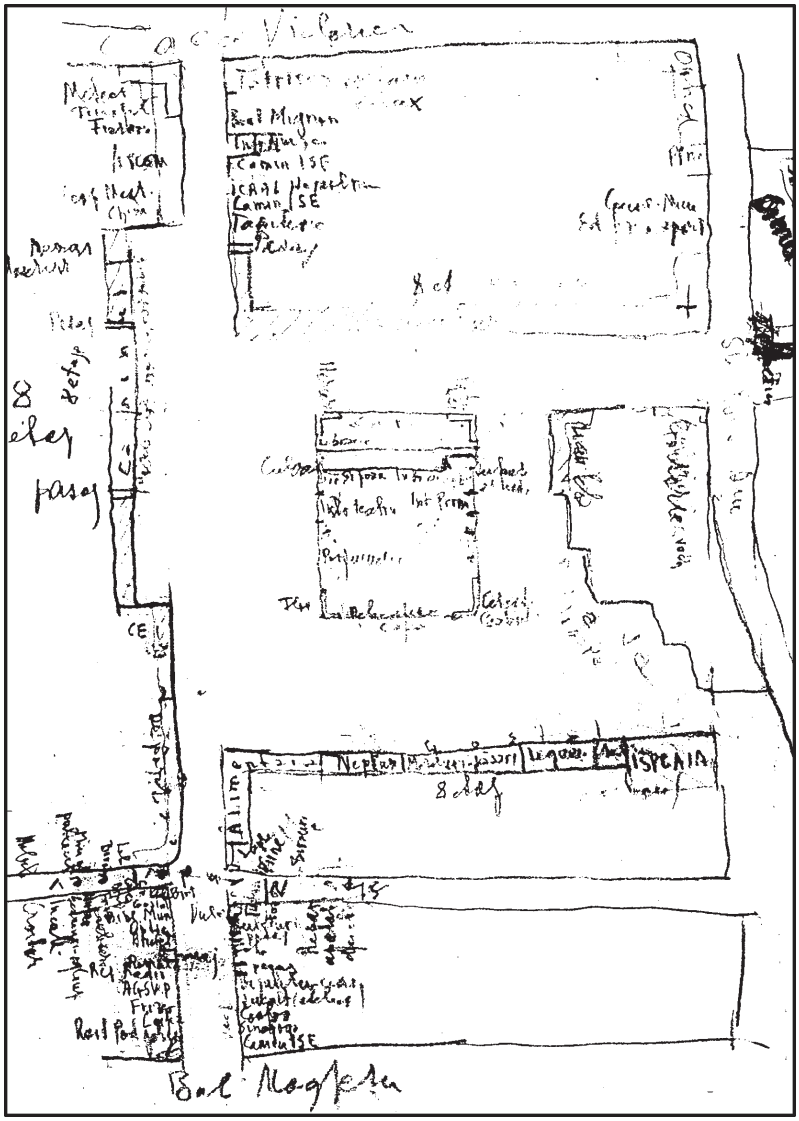
– în fine, către nord-est, pe Şos. Colentinei, peste 3 km, până la hotarul comunei suburbane Voluntari.

De altfel, tentaculele oraşului au atins aproape pretutindeni perimetrul comunelor suburbane, fie direct, prin creşterea vetrei, fie indirect, prin intermediul incintelor industriale, ori ale unor instituţii direct legate de oraş (Jilava, Otopeni, Chiajna).

Rezultatul general a fost suprafaţa de circa zece ori mai mare a oraşului nou (exterior) decât a celui vechi (interior). Şi sunt toate semnele că procesul nu s-a oprit şi nici nu se va opri uşor. Chiar dacă, administrativ, comunele suburbane nu aparţin vetrei oraşului propriu-zis, prin întinderea tentaculară a acestuia nu vor mai fi nici atâtea intervale neclădite câte au mai rămas până în prezent. Problema a fost totdeauna şi este şi acum una greu de rezolvat, deşi de ea se leagă pe diferite planuri o serie de obligaţii majore din ce în ce mai greu şi mai costisitor de îndeplinit: pe *plan geografic*, pentru că în transformările ce urmau să fie aduse oraşului a trebuit să se ţină seamă de corelaţiile dintre toţi factorii mediului (naturali, sociali, politici, economici, culturali); pe *plan urbanistic*, pentru că principala sarcină în opera de sistematizare şi construire cădea în sarcina arhitecţilor urbanişti şi a inginerilor specializaţi; pe *plan edilitar*, pentru că întinderea în suprafaţă şi creşterea pe verticală trebuia să meargă în paralel cu executarea chibzuită a lucrărilor edilitare (canalizare, electricitate, termoficare, pavare, dimensionare a străzilor, asigurarea mijloacelor de transport în comun etc.) (fig. 25).

Dacă prin condiţii geografice înţelegem în speţă, aşa cum se credea în mod obişnuit, dar nu pe drept, numai raporturile oraşului clădit şi ale activităţii populaţiei lui cu mediul fizic, trebuie să reţinem faptul că, în cazul Bucureştilor, aceste relaţii se reduc la foarte puţine, şi anume: panta domoală a câmpului dintre Colentina şi Dâmboviţa; slaba fragmentare a reliefului; natura terenului, care a produs odată tasări (crovuri, padine cu sau fără lacuri în ele, ca Icoana sau Polizu). În realitate, însă, terenul (prin relief, constituţie geologică şi mai ales prin seismicitate) a dat şi dă încă mai mult de gândit şi de lucru tehnicienilor şi oamenilor de ştiinţă decât se apreciază în general.

E plin câmpul dintre Colentina şi Dâmboviţa de excavaţiile (foste gropi de nisip) umplute după un timp cu gunoaie, apoi – cu oarecare


Neptuno
ISPEALIA

măsuri de prevedere – acoperite cu clădiri. Recent, amfiteatrul cel mai mare, „23 August“, a folosit şi el o carieră de nisip şi pietriş, iar lacurile din parcul apropiat sunt alimentate de pânza freatică atinsă în astfel de gropi. Sub Dealul Filaretului era, la începutul secolului al XX-lea, o păşune mlăştinoasă, în care păşteau bivoli şi veneau copiii să joace oina. Li s-a cerut specialiştilor, prin 1905-1906, să realizeze aici un parc întins cu alei, un lac alimentat de izvoare de coastă, pavilioane (pentru o expoziţie), pe deal o imitaţie a Cetăţii lui Vlad Ţepeş de la Poenari, un „Palat al Artelor“ în faţa căruia se vedea unul dintre puţinele noastre monumente de rară frumuseţe („Gigantul“ de Dimitrie Paciurea), o moschee... Acestea au realizat Parcul Filaret apoi Carol. Cu 15 ani în urmă, pe locul Palatului Artelor, ars în urma unui incendiu, a fost ridicată cu bună perspectivă impresionanta arcadă care străjuieşte parcul.

Peste Dealul Şerban Vodă din estul Parcului Libertăţii şi al Văii Plângerii din Cimitirul Belu, una dintre bălţile mari de sub malul înalt al Dâmboviţei, înmlăştinită, a îndeplinit ani de-a rândul rolul de groapă de gunoaie a Capitalei. Altă întrebuinţare nu i se găsise. În anii din urmă, o dată cu populare mai accentuată a locurilor, balta a fost readusă la viaţă, iar în jurul ei a fost „construit“ vastul Parc al Tineretului, care urcă şi pe Dealul Piscului, de unde ai una dintre cele mai frumoase vederi asupra Bucureştilor. Era aici un loc (punct de perspectivă) pentru un monument impunător. Poate va fi realizat odată, căci „Palatul Sporturilor“, construit aici în ultimul timp, este un edificiu prea turtit ca să se poată spune despre autorul lui că s-a gândit să pună în valoare perspectiva. De altfel, malul înalt de pe dreapta Dâmboviţei, deşi oferă această posibilitate, nu a fost valorificat cum se cuvine până acum, cu excepţia arcului de la Filaret.

Dar elementul natural cel mai bine amenajat din cuprinsul vetrei de azi a Bucureştilor rămâne tot valea Colentinei, salbă de lacuri şi parcuri de la Băneasa până la Cernica. Lucrările au început după 1930, dar s-au accelerat mult după 1950. Într-un proiect care aminteşte de propunerea lui Cucu de la sfârşitul secolului trecut, lacul Cernica ar fi destinat să adăpostească portul canalului navigabil Dunăre-Bucureşti.

Al doilea factor natural de care populaţia Bucureştilor a ţinut totdeauna seama, chiar mai mult decât edilii lui, este clima. Ea a

contribuit la apariţia şi la conservarea unei anumite trăsături psihologice a bucureşteanului de baştină: dragostea de flori, iarbă verde, copaci şi... viţă de vie (pentru caracterele deconectante şi recreative nu numai ale produselor ei, dar şi ale obligaţiei de a o îngriji cum se cuvine), adică, mai pe scurt, dragostea pentru grădină sau, cu termenul foarte obişnuit şi sintetic de azi, pentru spaţiu verde.

Clima regiunii de câmpie unde se află Capitala ţării pune, desigur, şi azi problema adaptării active la rigorile iernii şi ale verii. Au fost şi sunt o sarcină grea pentru populaţie şi pentru edili munca şi mijloacele de a îndepărta zăpada, care în unii ani poate depăşi 1-2 metri, precum şi procurarea combustibilului. Este evident că vestiţii codri ai Vlăsiei s-au împuţinat atât de mult în bună parte pentru a asigura încălzirea locuinţelor din Bucureşti, şi a trebuit, ca urmare, să se recurgă la surse din ce în ce mai depărtate (lemn din secuime, gaze naturale din Transilvania, petrol din dealurile apropiate...). Apărarea seculară contra căldurii excesive din timpul verii, prin întinderea grădinilor, s-a transformat în tradiţie, care, aşa cum am văzut în paginile precedente, a fost înţeleasă şi îmbunătăţită de urbanişti noştri. E o realitate de care s-a ţinut seama de la întemeierea târgului Bucureştilor până în ziua de azi.

Dar clima vetrei oraşului mai pune şi altă problemă, din ce în ce mai acută în măsura creşterii populaţiei şi a marii dezvoltări luate de industrie şi de circulaţia vehiculelor, care folosesc benzina. Este vorba de problema poluării atmosferei. Deşi aceasta este departe de a fi atins nivelul la care se găseşte în marile oraşe ale lumii, totuşi a devenit îndeajuns de evidentă ca să justifice studii speciale pe această temă. A şi fost elaborată şi susţinută o teză asupra climei Bucureştilor, teză care tratează şi problema poluării aerului în capitală (Elena Dumitrescu, *Clima Bucureştilor*, 1973, manuscris şi rezumatul tezei). Concluziile tezei – încă nepublicată – pot fi urmărite în schiţa de hartă întocmită de autoare: poluare accentuată sau foarte accentuată în toate sectoarele industriale, deci în zona exterioară, în ariile din vecinătatea marelui trafic feroviar, începând din preajma Gării de Nord şi continuând către Chitila, cu nuclee de concentrare în anumite locuri (indicate pe hartă). Nuclee de poluare accentuată mai sunt arătate şi la marile răspântii de drumuri, ori pe arterele

cu circulaţie mare de automobile (magistralele vest-est şi nord-sud, Gara Obor, Piaţa Belu, unde într-adevăr se încrucişează numeroase linii de autobuze şi circulă numeroase autoturisme). Şi din această hartă se constată puritatea aerului din zona nordică, rezidenţială şi de recreere.

Poluarea sonoră a fost în general rezolvată prin interzicerea claxonatului în oraş. Rămâne însă destul de îngrijorătoare poluarea apei – nu a celei de băut, care de mult nu mai prezintă un pericol pentru sănătatea populaţiei – ci aceea a apelor menajere şi industriale, care se adună în canalul de adunare a lăturilor şi altor impurităţi, cum este drept să fie numit şanţul cu apă murdară al Dâmboviţei. Problema se pune, fireşte, în primul rând pentru „riverani", mai ales de la Abator în jos şi în afara Bucureştilor, până la vărsarea Dâmboviţei în Argeş, şi chiar mai avale, până în Dunăre, traseu pe care atmosfera de deasupra râului este complet viciată. Există o singură soluţie: o staţie de epurare a apei şi valorificare economică a deşeurilor, aşa cum există în toate oraşele mari ale lumii şi adesea în unele mai mici. Este o adevărată enigmă cum de edilii – cel puţin cei din ultimii 50-60 de ani – nu s-au gândit la o astfel de staţie.

Structura oraşului

Dar geografia înseamnă – repetăm – raportarea la mediul total şi considerat ca un geosistem, rezultat din confruntarea omului cu natura. Deci dezvoltarea viitoare a unui oraş trebuie să se sprijine pe o bună cunoaştere a realităţii geografice (adică de ansamblu) existente. Căci numai ţinând seama de această realitate nedisociabilă pot fi aduse – fără tulburări şi întârzieri – modificările şi transformările cerute de funcţionarea normală, în progres, a oraşului respectiv.

În cazul Bucureştilor, schimbările urbanistice şi edilitare de după 1948 au avut mai mult de luptat cu felul cum bucureştenii secolelor trecute au organizat şi au folosit spaţiul geografic din regiunea în care a apărut şi s-a dezvoltat oraşul, decât au avut de-a face –după cum am văzut – cu condiţiile mediului natural. În periferia din afara fostelor şosele de centură – adică în spaţiul geografic pe care îl numim acum oraşul exterior sau Oraşul Nou –, au găsit teritoriul ocupat în măsură relativ largă de incinte industriale de obicei

restrânse, de locuri rezervate depozitelor de materiale sau de diferite alte produse, de cartiere muncitoreşti sau de mici funcţionari şi meseriaşi, de cartiere de locuinţe populare sau de vile recente, sănătoase, de spitale, de cimitire. Între acestea, numai cartierele muncitoreşti – şi, nici acestea, toate – şi ale populaţiei sărace erau indicate să lase loc liber prin demolare. Dar tot aici, în afara marilor drumuri radiare sau de centură şi a celor din cartierele de vile (de pildă Vatra Luminoasă ori Parcul Filipescu), serviciile edilitare (canalizare, apă curentă, electricitate, pavaj) erau în suferinţă. Desigur, în socialism, exproprierea de interes public nu este o problemă, totuşi reprezintă şi ea investiţii. Construirea oraşului nou de la periferie a fost astfel orientată, la început, spre sistemul liniar, în axa arterelor prevăzute cu dotări edilitare mulţumitoare sau aproape şi către terenurile agricole sau grădinile existente încă în zona respectivă. Pentru marile incinte industriale nou-create sau lărgite, nici aceasta nu era îndestulătoare; aşa că s-a trecut la ocuparea terenurilor agricole din afara vetrei clădite a oraşului, până la linia forturilor sau aproape de ea. Alta ar fi fost situaţia dacă transformarea radicală a periferiei – ca reţea de drumuri, structură, funcţiuni – ar fi pornit de la starea de lucruri de la începutul secolului al XX-lea. Nu s-ar fi ajuns la extinderea necesar supradimensionată a vetrei oraşului Bucureşti.

În ierarhizarea şi treapta de urgenţă a industrializării periferiei, a asigurării legăturilor între Oraşul Vechi şi sectoarele industriale sau între ele, în cazarea omenească a muncitorilor şi funcţionarilor respectivi, în organizarea serviciilor, era firesc să se pornească, aşadar – şi aşa s-a procedat –, de la analiza situaţiei geografice globale a periferiei. E uşor de observat, într-adevăr, că în vechile sectoare industriale mai bine închegate şi pătrunse chiar în zona interioară a oraşului (sud-vest, nord-est, sud-est), unde exista o forţă de muncă locală cu tradiţie şi populaţie mai deasă, schimbările – şi extinderea incintelor industriale – nu au fost prea mari, deşi, cum am văzut, insular acestea nu lipsesc. În schimb însă, în est şi în vest, unde, după 1948, industria s-a dezvoltat excepţional şi unde populaţia, mai rară, era cazată de obicei în condiţii aproape inumane, dispunându-se de spaţii libere întinse, s-a trecut la construirea unor adevărate oraşe

în oraş pentru zecile de mii de lucrători din fabrici şi uzine şi pentru familiile lor, precum şi la asigurarea mijloacelor pentru o circulaţie normală pe noile bulevarde şi străzi (Balta Albă, Drumul Taberei, Berceni).

Se pare curios faptul că vorbim aici de *condiţii geografice*. Este deosebit de important să ai în faţă – ca urbanist, arhitect, inginer şi, mai ales, ca factor de decizie – nu condiţii naturale, nealterate de prezenţa şi munca omului, ci spaţiu geografic transformat de om. Această creaţie a geniului uman – bună sau rea, corespunzătoare sau nu – care este periferia Bucureştilor dinainte de 1948 reprezintă un „bloc", un „întreg" pe care trebuie să îl iei aşa cum este: nedisociat, în momentul în care vrei să intervii pentru a-l schimba. Realitatea geografică (globală) este deci totdeauna un punct de plecare obligatoriu. Aceasta nu înseamnă afirmarea unui monopol al geografiei, ci numai că SPIRITUL GEOGRAFIC – ADICĂ AL NEDISOCIERII unui complex teritorial – trebuie să ajungă un apanaj al tuturor (ca şi spiritul matematic sau spiritul istoric).

Aplicat la fosta periferie a Capitalei, modul geografic de a trata problema construirii noului oraş, în cadrul celui existent în 1948, a dus la accentuarea contrastelor dintre noile cartiere de vile (aşa-numitele „parcuri" de după 1920) şi cartierele mai vechi muncitoreşti, ori ale populaţiei foarte sărace, construite pe străzi în plan geometric, dar lipsite, în general, de cel mai elementar confort. Accentuarea contrastului s-a făcut din ce în ce mai evidentă între 1950 şi 1977, când au fost realizate marile cartiere de blocuri mereu mai înalte (de la 12 etaje în sus), înzestrate cu toate dotările unor oraşe moderne. Problema viitoare este, pentru fosta periferie, în ce măsură este recomandabilă – deci necesară – înlocuirea vechilor cartiere joase, formate din gospodării familiale, în curţi şi grădini uneori destul de mari, având locuinţe colective, în blocuri, care – pentru a evita o întindere şi mai mare a vetrei oraşului, fără a renunţa la spaţiile verzi – vor trebui să fie din ce în ce mai înalte. Este o problemă nu prea uşor de rezolvat, care implică, pentru a păstra tot ceea ce este sănătos şi bine închegat din trecut, dotarea completă, la nivelul tuturor cartierelor oraşului, cu pavaj, canalizare, apă la domiciliu, electricitate, mijloace de transport colective pe străzi bine

dimensionate. În fine, tot pentru oraşul exterior se mai pune o problemă: care este limita raţională de creştere a numărului de întreprinderi industriale şi a dezvoltării industriei bucureştene în totalul ei, pentru a nu stingheri celelalte funcţiuni ale unei mari aglomerări urbane.

Cu totul altfel se pune problema în oraşul interior, de multă vreme închegat, cu textura şi lărgimea străzilor neregulată şi, în general, necorespunzătoare circulaţiei vehiculelor actuale, cu grădini şi încă frecvente curţi relativ mari, cu artere radiare principale şi ele necorespunzător dimensionate, precum şi cu concentrarea aici a serviciilor comerciale, financiare, politice, administrative şi culturale. Cum însă nici un oraş mare, şi mai ales o capitală, nu poate fi lipsită de un centru civil, economic, cultural, de prim ordin, la nivelul dezvoltării ţării întregi, a trebuit să vină şi rândul Oraşului Vechi în opera de sistematizare şi modernizare a acestuia după 1948.

Cum era şi firesc, s-a început cu părţile din oraş cele mai frecventate şi mai văzute: centrul civic – Palatul şi împrejurimile lui –, Gara de Nord – mai exact, cartierul Gării de Nord –, cele două magistrale, vest-est şi nord-sud. Am văzut schimbările făcute aici. S-a trecut apoi la – şi se găseşte în curs de efectuare – campania de construire şi, fireşte, modernizare a arterelor circulare (fostele şosele de centură) aceasta, desigur, şi pentru mărirea spaţiului locativ, dar mai ales pentru reglementarea circulaţiei în Oraşul Nou. Va fi mai greu să se realizeze sistematizarea şi clădirea celorlalte centuri sau inele de circulaţie. Începuturi se văd pe Str. Eminescu şi, mai puţin, Traian, pe Str. Ştirbei Vodă... Această sistematizare rămâne o problemă a viitorului. Şi tot a viitorului este punerea de acord a segmentelor centrale din principalele artere radiare, rămase mult în urmă ca dimensiuni şi construcţii faţă de marile bulevarde care le continuă în oraşul exterior (B-dele Muncii, Theodor Pallady, Păcii etc.). Încercările făcute cu modernizarea Căii Victoriei se pare că au ajuns la limită. Şi, chiar dacă de aici înainte vor mai putea fi obţinute câteva lărgiri, ea nu va putea ajunge la nivelul B-dului Cantemir, de pildă. O primă dispoziţie, interzicerea circulaţiei autobuzelor pe Calea Victoriei, este o consecinţă a acestei stări de lucruri. În 1977 au început lucrările pentru lărgirea şi modernizarea Căii Moşilor

până spre Şoseaua Ştefan cel Mare. Va veni, desigur, rândul, în ceilalţi ani, şi căilor Rahovei, Şerban Vodă, Călăraşi, Dudeşti etc.

Problema edificiilor publice (în primul rând a localurilor ministerelor, mult crescute ca număr) a primit soluţii foarte variate, însă caracteristic e faptul că acestea au fost ridicate în diferite cartiere ale oraşului, uneori foarte depărtate între ele. Se va impune odată o grupare organică a acestora? Vor fi găsite, după trecerea a mai bine de 60 de ani, fondurile pentru construirea unei „primării" (adăpost al Consiliului Municipal), vrednice de o capitală care atinge două milioane de locuitori?

În campania de sistematizare a străzilor şi de sporire a spaţiului locativ, se pune şi în Oraşul Vechi problema raportului dintre suprafaţa acoperită de case şi drumuri şi cea rezervată spaţiului verde. Până în prezent, acest raport se păstrează normal. Cade în sarcina urbaniştilor noştri şi, desigur, în ultimă analiză, în cea a factorilor de decizie, să aprecieze cât se poate păstra din spaţiul verde existent, asigurându-se în acelaşi timp necesarul de locuinţe al unei populaţii în neîntreruptă creştere. Va trebui să se ţină seama, în rezolvarea acestei probleme, de doi factori: unul favorabil şi ţinând de puterea noastră omenească; altul, mai puţin favorabil şi în afara resurselor de care dispune pentru moment civilizaţia modernă. Primul factor este – date fiind mijloacele de transport mai numeroase decât în trecut – tendinţa de descongestionare a centrului. Al doilea este seismicitatea regiunii în care se află oraşul nostru. Cutremurul din 4 martie 1977 a fost tragic avertisment. Totuşi, s-a constatat cu acest prilej că blocurile înalte, construite din prefabricate şi cu schelet de beton armat, cu grosimea bine calculată, rezistă cutremurelor foarte puternice. Care va fi însă, în acest caz, înălţimea optimă până la care, fără pericol şi cu mijloacele obişnuite, urmează să fie ridicate construcţiile viitoare în partea centrală a Bucureştilor?

Pe scurt, se poate spune despre Bucureşti că au trecut în cursul ultimului secol de la o structură mai mult răsfirată (case mici în grădini şi curţi mari) la una mai adunată. Dar nici chiar transformările de după 1948 – atât în oraşul exterior, cât şi în cel interior – nu au putut (şi este de crezut că nici nu s-a urmărit aşa ceva) să schimbe fundamental raporturile dintre spaţiul clădit şi spaţiul verde.

Nu avem nici un motiv să credem că oraşul nostru va ajunge vreodată un bloc excesiv de compact de construcţii, ca multe dintre oraşele lumii.

Funcţiile oraşului

După 1877, Bucureştii s-au ridicat pe treapta celui mai important centru politic, economic şi cultural al ţării. În ultimii 30 de ani, schimbări de prim ordin s-au petrecut în funcţiile primului oraş al României: industrializarea masivă, intensificarea activităţilor politică, economică şi culturală, oarecum şi lărgirea orizontului.

Urmată consecvent în etape, industrializarea a fost înfăptuită prin comasarea şi reprofilarea întreprinderilor industriale existente (3.831 în 1948; 326 în 1955; 213 în 1976), dar mai ales prin crearea unor mari incinte industriale noi în fosta periferie a oraşului şi în câteva comune suburbane (Jilava, Popeşti-Leordeni, Căţelu, Pantelimon). Rezultatul acestei acţiuni, care se întinde pe circa 30 de ani, a fost trecerea industriei mari pe primul plan al funcţiunilor zonei exterioare a oraşului, caracter care, desigur, se va accentua şi mai mult o dată cu vremea.

Au rămas în zona interioară a oraşului, ori foarte apropiată de ea, o serie de industrii mari (sectoarele sud-vestic şi sud-estic, în special), între care multe „la strâmtoare" şi producătoare de noxe chimice şi sonice. Intră în această categorie tăbăcăriile şi Abatorul. Ele pun deci problema mutării întreprinderilor industriale respective – cel puţin parţial – tot în oraşul exterior. Vor rămâne însă marile tipografii şi unele fabrici care nu afectează nici chimismul atmosferei, nici liniştea cetăţenilor. În special dezvoltarea zonei exterioare în ultimii 30 de ani a transformat Capitala în cel mai important şi mai complex centru al ţării (Mihăilescu, Dragomirescu, 1977).

Înzestrarea oraşului

În 1970 erau în fabricile şi uzinele Bucureştilor peste 350.000 de salariaţi, dintre care peste 300.000 de muncitori, care dădeau o gamă de produse mult mai largă decât în trecut (când predominau industriile alimentare, a îmbrăcămintei şi încălţămintei). În 1975,

metalurgia neferoasă şi a construcţiilor de maşini şi prelucrarea metalelor reprezentau peste 47,8% din producţia industrială a Bucureştilor şi 25% din întreaga ţară. Veneau apoi industria chimică, cu 11,5% (17,9); industria alimentară, cu 10% (13,4); industria textilă, cu 9,3% (24,1). Ceea ce mai caracterizează industria oraşului nostru este însă nu numai preferinţa arătată construcţiilor de maşini şi prelucrării metalelor, ci şi marea varietate a produselor (diferite maşini şi utilaje industriale, mijloace de automatizare, locomotive, televizoare, aparate de radio, optică, mecanică fină). Valoarea diferitelor produse variază de la 10 miliarde anual (construcţiile de maşini şi prelucrarea metalelor) la peste 200 de milioane (confecţii), iar incintele ocupă 2.500 ha, adică circa 10% din suprafaţa întregii vetre a Bucureştilor. Faptul însă că procentual, în raport cu industria ţării întregi, cea a Bucureştilor arată o scădere la unele articole – fapt explicabil prin dezvoltarea unor centre din ţară rămase în urmă – nu trebuie să ducă la concluzia că industria din Capitală este în regres sau progresează într-un ritm mai scăzut decât cea a restului ţării. Dimpotrivă, perioada 1951-1975 arată o creştere în ritm anual de 12,9% pentru ţara întreagă şi de 13,2% pentru Bucureşti.

Pentru a putea aprecia mai exact şi complet transformările şi complexitatea în creştere a aglomerării bucureştene, este necesar să analizăm ceva mai îndeaproape funcţiunile actuale ale Capitalei. Sarcinile multiple ale conducerii de stat după proclamarea Republicii, ale autorităţilor locale (în speţă, ale Consiliului Municipal), cercetarea ştiinţifică pusă la baza oricărei acţiuni publice şi particulare, organizarea planificată a muncii şi a timpului liber pentru întreg poporul; lărgirea, diversificarea şi adâncirea relaţiilor internaţionale; necesitatea plasării în ţară şi în străinătate a producţiei industriale – toate acestea au dus, destul de repede, la schimbări de structură, de concepţie, de organizare şi de control în politică, în administraţie, în cultură, în tehnică; iar în ultimă analiză, la mărirea apreciabilă a numărului funcţionarilor, cercetătorilor din institute ştiinţifice şi de proiectare, tehnicienilor, specialiştilor profesionişti, muncitorilor calificaţi sau necalificaţi. Ceea ce înseamnă pe plan geografic – adică al ocupării şi utilizării teritoriului – creşterea masivă în suprafaţă şi înălţime a spaţiului locativ, a construcţiilor industriale şi de serviciu,

revizuirea reţelei de străzi vechi, crearea celei noi şi dotări edilitare într-o măsură şi într-un stil neîntâlnite, în general, înainte de 1948.

Primii ani de după încetarea ultimului război mondial au fost folosiţi pentru înlăturarea urmelor lăsate pe clădiri şi străzi de bombardamentele aeriene. Distrugerile au ajutat uneori la lărgiri sau rectificări de străzi, la amenajarea câtorva scuaruri, la ridicarea unor blocuri pe locuri rămase libere. Dacă acceptăm definitivarea sectorului sudic al magistralei nord-sud şi lărgirea Căii Victoriei în câteva segmente, prea mult nu se poate spune că s-a putut realiza în îmbunătăţirea străzilor (ca lărgime şi rectificare în zona interioară a oraşului). S-a lucrat însă în unele sectoare la mărirea diametrului canalelor colectoare (pe Str. Buzeşti, de pildă, iar acum se află încă în lucru, în vara lui 1977, pe B-dul Ion Mihalache); s-a mărit suprafaţa străzilor asfaltate, s-a extins reţeaua de gaze în locuinţe, precum şi cea de telefonie; a fost introdus luminatul cu neon; s-au organizat şi înzestrat mijloacele de transport în comun (cu lăsarea tramvaielor numai la periferie şi, în rest, înlocuirea lor prin autobuze şi troleibuze fabricate din 1955 în Bucureşti); s-a generalizat curentul electric de 220 de volţi; s-au înmulţit sau renovat pieţele alimentare şi nealimentare de cartier; s-a introdus sistemul magazinelor cu autoservire şi al „ieşirii în întâmpinarea consumatorului" prin tarabe în faţa magazinelor sau în locuri de mare circulaţie.

Dotările edilitare. Progresul realizat între 1938 şi 1970 se poate vedea din datele publicate în broşura citată mai sus:

	1938	*1970*
Lungimea reţelei de străzi	794	1.292
Apa distribuită (m^3 în 24 de ore)	321.180	2.932.113
Canalizarea (lungime conducte în km)	578,2	1.090,3
Reţeaua electrică		
Lungimea (km)	1.546	4.650
Consumul (mii KWh)	157	2.404.632
Transportul în comun (km)		
Tramvaie	144	322

Autobuze	141	199
Troleibuze	–	137
Călători (mii)		
Tramvaie	184	651.090
Autobuze	86	432.353
Troleibuze	–	193.735

	1948	*1970*
Gaze naturale		
Lungimea reţelei	103,4	667
Consumul (mii m^3)	39.000 (în 1950)	355.000

	1960	*1970*
Străzile (km)		
Modernizate	1.652	1.705
Iluminate	1.560	1.655
Energia termică	*1962*	*1970*
Reţeaua (km)	29,6	152
Consumul (G cal)	134.630	4.647.180
Învăţământ	*1938*	*1970*
Preşcolari grădiniţe	103	282
elevi	9.778	20.760
Şcoli generale şi licee		
de cultură generale	105	273
elevi	92.228	206.493
Şcoli profesionale	38	35
elevi	10.623	27.981
Licee de specialitate	16 (1966)	17
elevi	1.296	10.441
Învăţământ tehnic	21	45
elevi	1.296	10.452
Învăţământ superior		
Facultăţi	13	53
Studenţi	17.791	65.576

Desigur, ar fi interesant să arătăm şi repartiţia spaţială a acestor dotări în cadrul vetrei bucureştene. Nu dispunem însă deocamdată de informaţiile statistice necesare. Se poate afirma însă sigur că decalajul între zona internă şi cea externă a oraşului s-a redus foarte mult, chiar în unele dintre vechile cartiere muncitoreşti, şi aceasta la toate capitolele indicate în tabelul de mai sus. Ba în noile cartiere de blocuri s-a şi inversat, dacă le comparăm pe acestea cu multe cartiere vechi din oraşul interior. Aşa că problema pe plan geografic rămâne în viitor armonizarea dotărilor edilitare în întreg oraşul.

Aprovizionarea oraşului presupune relaţii cu spaţii geografice a căror întindere poate să înceapă de la o rază de câţiva kilometri (zona pre- sau periurbană) şi să crească până la hotarele ţării sau chiar mult dincolo de ele.

Aprovizionarea cu apă a populaţiei, grădinilor şi industriilor a cerut studii şi, în anii postbelici, lucrări de mare amploare. Sursele principale au rămas cele de suprafaţă, completate de cele subterane din subsolul interfluviului Dâmboviţa-Ciorogârla. Au fost săpate noi puţuri de mică şi mare adâncime la Arcuda, Bragadiru, Domneşti; au fost introduse noi procedee de filtrare rapidă şi au fost construite noi conducte pentru aducerea apei, în lungime de 51 km, cu o capacitate de peste 600.000 m^3/24 h (Iordan, *op. cit.*, 1973). Şi totuşi cererea de apă a fost şi este atât de mare, încât a trebuit să se recurgă la pomparea directă a apei din adâncime şi ridicarea ei în rezervoarele suspendate (care se văd în toate sectoarele industriale) sau vărsarea în reţeaua existentă. S-a ajuns astfel la cele peste 3 milioane de m^3/24 ore, la cât se evaluează astăzi consumul de apă al Bucureştilor (fig. 25).

Alimentarea cu combustibil. Secole de-a rândul Bucureştii nu au cunoscut alt combustibil pentru încălzit şi gătit decât lemnul. Au venit apoi – în completare – ţiţeiul, lignitul (azi larg folosit amestecat cu lemnul); aria de aprovizionare cu combustibilul necesar gospodăriei a crescut de la pădurile vecine (Vlăsia) la acelea din dealuri şi munţii Secuimii, iar pentru gazele naturale, până în Câmpia Transilvaniei. Cererea mare de lignit şi metan vine acum însă din partea industriei, mai ales termocentralele Capitalei, uzinele şi fabricile tinzând spre folosirea prioritară a electricităţii. Azi, cea mai

mare parte a caloriferelor – vechi şi noi – folosesc gaze naturale, în afară de cartierele noi, care primesc pentru centralele lor termice aburi de la marile termocentrale (Grozăveşti şi Termocentrala Sud). Consumul total de gaze ajunsese în Bucureştii anului 1970 la peste 355 milioane m^3, faţă de cel de circa 48 milioane m^3 în 1948.

Consumul de curent electric. Aproape nu mai există azi gospodărie fără lumină electrică, iar aparatele care consumă energie electrică (maşini de călcat, de spălat, de gătit, radio, televiziune) sunt prezente din centru până la periferie. Dacă reamintim de locul pe care îl ocupa electricitatea în industria Bucureştilor, se explică atenţia deosebită dată uzinelor respective. Vechii termocentrale de la Grozăveşti, care în 1932 deţinea aproape singură circa 150.000 kW putere instalată, iar astăzi a depăşit 212.000, i s-a adăugat marea termocentrală Bucureşti-Sud, cu circa 409.000 kW putere instalată (în 1970). Împreună cu alte termocentrale mai mici (Griviţa, Pipera, Faur, Danubiana la Popeşti-Leordeni), Bucureştii dispun de 767.000 kW din uzine proprii. Consumul anual de curent electric procurat de termocentrale a crescut de la 664,4 milioane kwh în 1950 la peste 4 miliarde în 1970. Cum însă singură industria consumă peste 6 miliarde kWh (de la 157 milioane în 1938), înseamnă că aportul reţelei electrice naţionale (ai cărei stâlpi de înaltă tensiune se văd în marginea oraşului) este cel puţin echivalent celui al termocentralelor bucureştene.

Asigurarea forţei de muncă şi materie primă pentru industria Bucureştilor. Tabelele de mai jos (după C. Herbst, *op. cit*.), cu cifre care, fără îndoială, sunt astăzi depăşite, dau totuşi măsura aproximativă a cererii de forţă de muncă şi materie primă în fabricile şi uzinele Capitalei (fig. 26).

Numărul muncitorilor în întreprinderile industriale din Bucureşti: *1938:* 46.087; *1950:* 100.700 (salariaţi 151.500); *1970:* 297.800 (salariaţi 349.300).

Între 1950-1956, numărul muncitorilor a crescut cu circa 6.000 pe an; între 1960 şi 1969, cu câte 12.000. În total, salariaţii din industria Bucureştilor (86% muncitori; 7% ingineri şi tehnicieni; 7% personal administrativ) reprezentau, în 1970, 43% din producătorii de bunuri.

Structura principalelor ramuri industriale (salariaţi în mii)

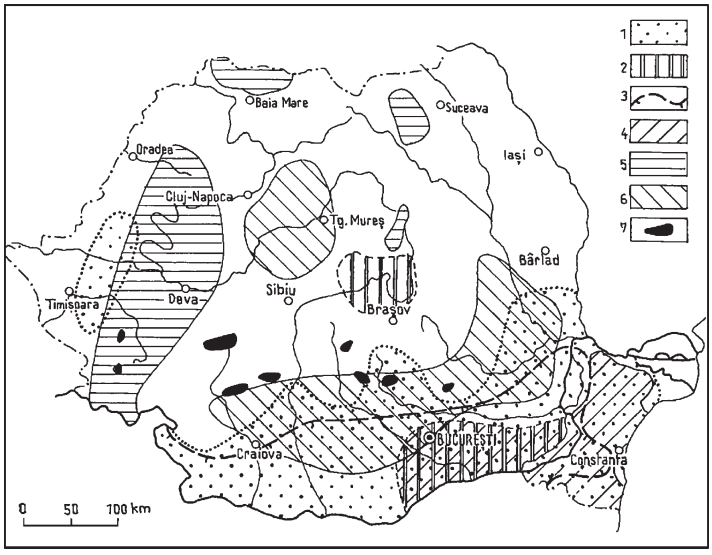
	1960	*1969*
Energie electrică	2,3	4,6
Metalurgie	5,0	7,1
Construcţie de maşini	78,1	132,1
Chimică	18,5	29,3
Materiale de construcţie	7,5	10,6
Sticlă	–	2,3
Prelucrarea lemnului	11,4	14,8
Celuloză-hârtie	1,3	2,7
Textile	40,8	58,7
Confecţii	18,1	21,6
Pielărie, blănărie, încălţăminte	14,5	19,4
Alimentară	19,7	24,8
Poligrafică	10,7	12,2
Alte industrii	4,6	3,7
Total	232,5	340,7

Sporul anual accelerat al forţei de muncă nu constituia însă numai o problemă de muncă, ci – datorită diversităţii, complexităţii şi calităţii cerute vechilor şi noilor produse industriale – înaintea cantităţii era pusă calitatea muncitorilor şi cadrelor de conducere şi proiectare din fabrici şi uzine. A fost necesară deci o primă etapă de pregătire şi de adaptare a cadrelor, prin şcoli tehnice (circa 10.500 de elevi în 1970, faţă de 1.300 în 1938). Etapa a durat circa 10 ani; ceea ce nu însemna – dată fiind apariţia de noi întreprinderi industriale şi obiective adeseori dificile – că s-a încheiat timpul de experimentare a noilor maşini, unelte şi tehnici.

Forţa de muncă – atât cea calificată, cât şi cea necalificată – provine în cea mai mare parte din oraşul propriu-zis (în primul rând din cartierele muncitoreşti ale oraşului exterior), apoi din comunele suburbane ori din alte comune rurale aflate la o depărtare ce poate fi străbătută cu trenul, autobuzul sau bicicleta în 40-50 de minute (fig. 21). Aceasta înseamnă o „pendulare“ în intervale sub 10 ore între oraş şi localităţi din zona periurbană, cu funcţie – în măsuri deosebite – de „dormitor“. Locuitorii acestora nu pot fi numiţi navetişti,

căci timpul necesar pentru deplasare este adeseori mai mic de 40-50 minute. A fost evaluat însă la peste 128.000, pentru 1970, numărul adevăraţilor „navetişti" care zilnic străbat 50-60 km până să ajungă la locul muncii, în fabrici sau în şantiere de construcţii. Muncitorii – cei mai mulţi, calificaţi – vin însă şi mai de departe (Dobrogea, Moldova, Transilvania, Muntenia vestică şi Oltenia), domiciliind timp mai îndelungat în apropierea locului unde sunt angajaţi.

Materia primă. Dacă exceptăm resursele vegetale (în primul rând cerealele şi floarea-soarelui), sarea, lignitul, petrolul şi – în oarecare măsură – gazele de sondă şi lemnul, industria bucureşteană nu dispune de materie primă în apropiere şi, în cazul unora, nici între graniţele ţării. În schimb, oraşul nu este prea departe de Dunăre (şi de porturile principale: Giurgiu, Brăila, Galaţi), nici de ţărmul Mării Negre, aşa că – la răscrucea marilor drumuri frecventate aici de secole (am putea spune chiar de milenii, după dovezile arheologice) – Bucureştii şi-au putut procura fără prea mari dificultăţi materie primă pentru atelierele şi, mai târziu, pentru fabricile şi uzinele sale. Totuşi este interesant să fie făcută deosebirea între ariile din care sosesc aici materii prime din orizontul apropiat sau cel relativ apropiat şi cele venite de departe sau de foarte departe (fig. 26).



Socotim orizont relativ apropiat Oltenia, Muntenia, Moldova sudică, Dobrogea, adică teritoriul al cărui „loc geometric" era „Târgul Bucureştilor". De aici, întreprinderile industriale bucureştene, vechi sau noi, şi-au procurat şi îşi procură cereale, plante industriale, legume, zarzavaturi, fructe, carne (de porc, de vită, de pasăre, din marile ferme înfiinţate sau sporite în ultimii ani), piei şi blănuri, sare, gaze naturale, petrol, lignit, în calitate de combustibil). Nu este o simplă întâmplare că tocmai industriile întemeiate pe aceste materii prime au apărut cele dintâi şi s-au dezvoltat în oraşul din mijlocul Câmpiei Române. O singură excepţie trebuie făcută: deşi industria chimică dispune de materie primă abundentă în relativa apropiere (sare, gaze de sondă, petrol), a crescut ca importanţă abia în ultimii zece ani şi tinde să ajungă la o importanţă de prim ordin. Şi aceasta nu numai pentru necesităţile ţării, ci şi pentru export.

Cu totul altfel s-a pus şi se pune problema procurării materiei prime necesare industriei metalurgice, construcţiei de maşini şi prelucrării metalelor. România a dispus din vremuri preistorice de minereuri metalifere (fier, cupru, aur, argint, plumb, mangan etc.), dar niciodată, dacă exceptăm pentru vremurile mai vechi aurul şi argintul, în cantităţi atât de mari, mai ales la nivelul cererii actuale, încât să atragă atenţia capitalului străin asupra acestor locuri în măsura în care să permită dezvoltarea aici a unei mari industrii metalurgice. În anii postbelici s-au făcut în toată ţara studii geologice şi geofizice în speranţa găsirii unor zăcăminte importante de minereuri feroase şi neferoase. Dar, cu puţine excepţii – şi acestea nedepăşind anumite limite (în sudul Banatului, la Bălan spre obârşiile Oltului, pe văile Moldovei şi Bistriţei din nord-vestul Moldovei) – necesarul de minereuri – şi, în primul rând, al celor feroase – nu a putut răspunde cererilor în creştere ale industriei noastre metalurgice. Regiunile cu variate resurse minerale au rămas, în general, necunoscute (Munţii Apuseni şi ai Banatului, munţii vulcanici maramureşeni, grupa nordică a Carpaţilor Orientali). Cercetările continuă însă.

În schimb, prospecţiunile geofizice şi geologice au dus la descoperirea unor zăcăminte de petrol şi gaze în Dealurile Argeşului şi ale Olteniei, în Câmpia Română, în sudsul Podişului Moldovei şi în curs de exploatare – pe şelful din dreptul Gurilor Dunării. Lignitul

se găseşte acum şi este exploatat pe scară mare. Mai puţin favorabilă este situaţia noastră în privinţa cărbunelui cocsificabil. Pentru nevoile de combustibil şi ca materie primă, petrolul – care, de altfel, trebuie şi el cruţat – nu este totuşi suficient şi, desigur, nici cărbunele cocsificabil. Aşa se explică importul masiv de petrol (v. planşa XII-7, *Atlasul R.S. România*).

Consumatorii produselor industriale bucureştene sunt, este normal, în primul rând locuitorii Capitalei şi ai comunelor suburbane. Se adaugă, desigur, şi multe produse din restul ţării ori din export. În lipsa datelor precise, este însă de crezut că din 20 de miliarde de lei, valoarea articolelor alimentare sau nealimentare consumate în Bucureşti, cel puţin un sfert provine din fabricile şi uzinele oraşului nostru; iar din valoarea totală a exportului românesc, nu greşim prea mult dacă apreciem contribuţia industriei bucureştene la circa 1/6 (un indiciu ar fi ponderea industriei Capitalei faţă de cea a ţării întregi – peste 17,6% în 1975).

În fine, pieţele de desfacere a unor produse chimice, maşini şi mijloace de transport nu pot fi altele decât cele unde ajung mărfuri ale celorlalte centre industriale din România, în ordinea cantităţii: U.R.S.S., Germania, Marea Britanie, Franţa, Polonia, ţările Africii de Nord şi ale Asiei, din Mauritania până în Iran, India, R.P.D.China, R.P.D. Coreeană şi Japonia; apoi S.U.A., Canada, Argentina, Brazilia etc. (v. planşa XII/7 din *Atlasul Naţional*).

Problema circulaţiei. Marea dezvoltare economică şi socială a Bucureştilor după primul război mondial, mai ales după 1948, a pus probleme serioase în materie de circulaţie, atât în interiorul oraşului propriu-zis, cât şi cu exteriorul.

Ca toate oraşele apărute şi dezvoltate în regiuni de câmpie, fără mari obstacole în alegerea direcţiilor şi în construirea drumurilor, şi oraşul Bucureşti s-a instalat şi a crescut pe o reţea de străzi – în linii mari – radioconcentrice, formată mai mult spontan decât dirijat în decursul timpului şi definitiv fixată abia în ultimul secol. Arterele radiare au rămas aceleaşi din trecut, şi tot astfel o parte dintre cele circulare; iar încâlceala străzilor din fostele sate ori mahalale-sat, treptat incluse în vatra oraşului, aşa cum am văzut, se păstrează, în general, şi azi. Edilii, în opera lor de rectificare, lărgire, pavare,

canalizare şi luminare, au trebuit să pornească de la această realitate. Nu le-a fost şi nici nu le este uşor. Prima îmbunătăţire îndrăzneaţă a fost cu mari rezistenţe şi dificultăţi: tăierea magistralei vest-est (Bulevardul Cotroceni-Obor). De el se leagă numele primarului de la sfârşitul secolului al XIX-lea, Pache Protopopescu, a cărui statuie de bronz a fost înlocuită cu un havuz. Nu cunoaştem motivele acestei înlocuiri, şi nici nu ţinem să le cunoaştem, dar, şi fără statuie, B-dul Cotroceni-Obor rămâne prima arteră modernă de circulaţie într-un vechi târg oriental.

A doua străpungere a ghemurilor de străzi a fost realizată mai recent, după 1930, fiind terminată, cu toate blocurile de pe marginea ei, abia în ultimii ani. Este vorba de magistrala nord-sud, între Piaţa Victoriei şi Calea Şerban Vodă. Este uşor de constatat că aceste intervenţii au fost făcute în Oraşul Vechi. Şi tot aici s-au trasat alte câteva bulevarde (Mărăşeşti, Coşbuc, Dacia), care să descongestioneze unele artere mai încărcate (Calea Moşilor, Str. M. Eminescu) sau să înlesnească circulaţia între grupe industriale (Tăbăcari-Filaret). Cum am văzut, însă, cele mai mari schimbări în reţeaua stradală a Capitalei – mai puţin în oraşul interior, odată privilegiat, mai mult în cel exterior – s-au făcut după 1948.

Unele dintre vechile piedici (lunca inundabilă a Dâmboviţei, pantele malurilor acesteia) au fost depăşite încă mai de mult (între cele două războaie mondiale), cu ajutorul aplicării unor tehnici moderne în amenajarea părţii carosabile sau a îmbunătăţirii şi sporirii mijloacelor de transport în comun.

Un studiu al lui Adrian Caranfil (1967), *Aspecte din geografia transporturilor în Bucureşti*) oferă o primă informare asupra frecvenţei călătorilor cu tramvaie, autobuze sau troleibuze pe principalele străzi ale Capitalei. Faţă de 1938, când numărul călătorilor în oraş era aproape de 300 de milioane, acesta se apropia de 800 de milioane în 1965 (peste 2,4 milioane zilnic). În acelaşi interval de timp se constată şi importante modificări în folosirea mijloacelor de transport în comun, şi anume creşterea numărului de călători în autobuze şi troleibuze (în acestea, de la 5,5%, în 1948, la 34,5%, în 1969). Legăturile fireşti între centru – care şi-a sporit şi mai mult puterea de atracţie – şi zona exterioară, intens industrializată, s-au păstrat pe

aceleaşi direcţii, devenind însă mult mai frecvente. Cele mai multe vehicule colective circulau pe artere radiare: Calea Griviţei, Calea Plevnei – cu spor de vehicule pe Str. Uranus –, pe Calea Rahovei din care dă şi Str. Uranus, pe Căile Şerban Vodă, Călăraşi, Moşilor, Magistrala nord-sud între Piaţa Victoriei şi întâlnirea ei cu Şerban Vodă; în fine, pe două inele, unul cu tramvai, care urmează aproximativ vechile şosele de centură; al doilea cu autobuz, pe un circuit mai complicat, care foloseşte însă şi fostele străzi de margine de la sfârşitul secolului al XVIII-lea (Eminescu, Traian). Ies în evidenţă nodurile de circulaţie de la Sf. Gheorghe, de la Podul Mihai Vodă, din jurul Gării de Nord, din Piaţa Bellu... Figura din planşa VIII-2 a Atlasului Naţional (1972) confirmă, completează şi precizează studiul lui Adrian Caranfil.

Dezvoltare industrială a Bucureştilor după 1948, uzinele şi fabricile intrate în funcţiune în apropierea oraşului au făcut să sporească mult numărul persoanelor intrate în oraş pentru a lucra ca muncitori, ori în alte scopuri. Numai pe Şoseaua Colentina vin zilnic pe puţin 10.000, iar circa 1/3 din populaţia comunei suburbane Voluntari lucrează în fabrici ori în alte întreprinderi din apropierea Oborului. Se apreciază la cel puţin 100.000 numărul călătorilor care intră zilnic vara în Bucureşti (Caranfil, 1967; Iordan, 1973, harta izocronelor).

Devine în acelaşi timp din ce în ce mai dificilă rezolvarea problemei parcării şi garării autoturismelor şi asigurării spaţiilor necesare depourilor de tramvaie, autobuze, troleibuze. În fine, legătura necorespunzătoare a multor străzi a impus o serie de măsuri care să asigure circulaţia atât a vehiculelor, cât şi a pietonilor. Au fost generalizate semnalizatoarele automate, au fost construite treceri subterane (la Sf. Gheorghe, Piaţa Universităţii, Piaţa Presei Libere), garaje subterane în Piaţa Universităţii, Obor. De câţiva ani a început săparea unui metrou în lungul albiei rectificate a Dâmboviţei. Totuşi Bucureştii sunt departe de a fi ajuns în situaţia marilor oraşe apusene. Dar problema se pune din ce în ce mai acut. Se vede încă de pe acum sporind numărul autovehiculelor garate în stradă, ori chiar pe trotuare. Va trebui să fie realizate şi alte garaje subterane. O lege nouă impune construirea garajelor la parterul blocurilor noi; sens unic pe unele

străzi din Oraşul Vechi; bulevarde largi, cu asigurarea locurilor de garaj în oraşul exterior.

Legăturile cu exteriorul. Se poate spune despre Bucureşti că au fost încă de la primul târg şi din vremea cetăţii (secolul al XV-lea) un produs al circulaţiei din toate părţile ţării şi de dincolo de graniţă către acest „loc central" din Câmpia Română. Nu poate fi vorba astfel de drumuri radiare, cu totul noi, ci doar de modernizarea celor vechi (autostrada Piteşti, proiectată şi realizată în ultimii ani; lărgirea şi rectificarea şoselei Bucureşti-Ploieşti, Valea Prahovei către Braşov etc.) şi de introducerea căilor ferate începând cu linia Giurgiului la începutul celei de-a doua jumătăţi a secolului al XIX-lea. Pe atunci, edilii Capitalei au dovedit lipsă de prevedere – explicabilă, însă – când au ridicat Gara de Nord nu departe de Str. Buzeşti, care – cum am văzut – era pe vremea aceea un drum de margine a oraşului către vest. Ba chiar fusese proiectată şi a doua gară, care trebuie să se numească „Gara Centrală", aproximativ pe locul Facultăţii de Medicină de azi. Celelalte gări (Filaret, Obor, Dealul Spirii) se aflau şi ele relativ aproape de centru sau lângă şoselele de centură. Legăturile dintre aceste gări se făceau de asemenea prin marginea sau prin apropierea Oraşului Vechi (între Gara de Nord şi Filaret, prin Şos. Grozăveşti; între Gara de Nord şi Obor, prin periferia nordică şi nord-estică a oraşului). Şi aceste legături stânjeneau mult circulaţia din cauza lipsei pasajelor de nivel. O primă măsură luată după 1948 a fost dezafectarea liniei ferate prin Grozăveşti, transformarea Gării Filaret în autogară, devierea liniei Giurgiului către linia forturilor şi de aici pe vechea linie, pornirea fiind din Gara de Nord. În acelaşi timp, linia forturilor era transformată în linie de rocadă, pentru servirea industriilor din zona exterioară şi a suburbanelor. Puţin mai târziu a fost desfiinţată şi Calea ferată în segmentul care, pentru a ajunge la Gara Obor, tăia foarte circulata Şosea Colentina. A rămas însă nedezlegată problema pasajelor de nivel peste fasciculul CFR principal, care duce în nord-vestul oraşului, la Gara de Nord. Cum a mai fost menţionat, exista pe o lungime de 8 km un singur pasaj pentru vehicule – cel de la Podul Grant –, şi pentru pietoni tot unul mai important, cel de la Podul Basarab.

Au rămas numai două gări mari pentru persoane şi mărfuri: Gara de Nord şi Gara Obor. Exista şi o a treia, mult mai mică, în

sud, Gara Progresul. În schimb, au fost organizate o serie de autogări, funcţionând, unele, în construcţii noi, toate însă înzestrate cu vehicule moderne (de exemplu, autogara din capătul sudic al Căii Victoriei; Autogara Filaret; Autogara Rahovei de la începutul Şos. Alexandriei; Autogara Militari).

Plecările şi sosirile din şi în gările Bucureştilor au fost mereu în creştere:

	1960	*1970*
Mărfuri (în milioane tone) (expediate)	1,96	2,68
	6,01	12,83
Persoane (milioane) (intrate)	6,58	18,85

Transportul aerian. A existat la Bucureşti tradiţia zborului. Vlaicu îşi înălţase avionul lui original – în chip de barză – de pe Câmpul Cotrocenilor; pe locul actualelor întreprinderi industriale Pipera, a existat între cele două războaie mondiale un aeroport militar, iar la Băneasa, un aeroport civil. De curând (din 1970) aeroportului Băneasa, modernizat şi rămas cu precădere pentru zborurile din ţară, i s-a adăugat cel internaţional de la Otopeni.

Băneasa este aeroport pentru cursele spre Arad, Bacău, Baia Mare, Cluj, Constanţa, Craiova, Oradea, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Târgu Mureş, Timişoara, Tulcea; iar de la Otopeni pleacă avioane la Amsterdam, Atena, Beijing, Belgrad, Berlin, Bruxelles, Budapesta, Copenhaga, Moscova, Paris, Madrid, München, Praga, Roma, Praga, Varşovia, Zürich ş.a.

Numărul călătorilor pe Calea aerului (pornind de la sau venind la Bucureşti) a trecut de 19,5 milioane interni şi 1,8 externi în 1960, 12,7 milioane interni şi 5,1 externi în 1970, iar mişcarea mărfurilor, de la 2.207 t intern şi 985 extern, la 5.658 t intern şi 110,8 extern la aceleaşi date.

Pentru completarea informaţiilor referitoare la diferite forme de transport privind Bucureştii în ansamblul lor, mai dăm următoarele cifre statistice oficiale: tot între 1960 şi 1970, numărul abonaţilor la telefon a crescut de la peste 10.000 la 193.400; corespondenţa

poştală, de la 34,8 milioane bucăţi la 84,1 milioane; convorbirile telefonice internaţionale, de la 1,5 milioane la 5 şi, în fine, numărul de ziare şi periodice expediate, de la 620.000 la 977.000.

Pe toate planurile avem, deci, dreptul să afirmăm că după 1948 oraşul Bucureşti a crescut în suprafaţă şi înălţime şi s-a complicat ca structură şi funcţiuni mai mult decât oricând în trecutul lui de peste 500 de ani ca aşezare cu funcţiune neurală.

Regiunea suburbană Bucureşti

Amintim că înţelegem prin regiune suburbană (în speţă, bucureşteană) spaţiul geografic exterior, aproape exclusiv rural, cu care oraşul propriu-zis întreţine legături organice reciproce. Partea cea mai strâns şi mai curent legată de această zonă este studiată mai de aproape şi a fost cunoscută sub nume diferite: zona de aprovizionare (sau de relaţii reciproce) imediată şi apropiată, zona preurbană sau preorăşenească, zona periurbană. Oricare dintre aceşti termeni este valabil. Pentru că însă, sub titlul de „Zona periurbană a Bucureştilor", există o analiză a regiunii urbane bucureştene apropiate (Iordan, 1973), pe care o vom folosi aici, ne vom opri la expresia de „zonă periurbană".

Recensământul din 1977 a dat pentru oraşul propriu-zis peste 1.800.000 persoane, iar cu suburbane, peste 1.900.000. Consumul de apă al locuitorilor Capitalei – numai apă de băut şi de uz casnic – este evaluat la circa 70 milioane m^3 anual. Problema aprovizionării populaţiei Bucureştilor este deci din ce în ce mai dificilă, ea presupunând relaţii cu un teritoriu foarte întins şi organizarea în primul rând a zonei sale periurbane. Pe vremuri, când oraşul cuprindea grădini întinse şi chiar terenuri cultivate de gospodăriile care creşteau porci, vite, pe străzi şi prin maidane, problema alimentării din afara vetrei oraşului – în afară de cereale pentru făină – aproape nu se punea. Astăzi, însă, suprafaţa clădită a depăşit-o pe cea neclădită (care nu este însă nici ea decât în mică măsură productivă) şi, când două treimi din locuitori trăiesc în blocuri ori în case cu mai multe etaje, hrana populaţiei – mai ales produsele perisabile – vine din fermele, grădinile şi livezile împrăştiate pe o rază de cel puţin 30-40 km în jurul vetrei oraşului, din zona numită, la începutul geografiei noastre

urbane, zona de aprovizionare apropiată (Mihăilescu, 1924). Dacă aceasta putea să facă faţă în măsură deosebită cererii de alimente de bază (carne, păsări, ouă, produse lactate, legume, zarzavaturi, fructe, grăsimi, băuturi etc.), încă dinaintea celui de-al doilea război mondial aria de aprovizionare cu alimente a Bucureştilor se întindea peste întreaga ţară, iar pentru unele articole, chiar dincolo de ea. Totuşi zona de aprovizionare apropiată (zona periurbană) şi-a păstrat rolul şi, transformată, continuă să răspundă necesităţilor celor mai stringente.

Pe baza menţionatului studiu al lui Ion Iordan (1973) şi a altor izvoare de informaţii, vom căuta să dăm câteva informaţii asupra zonei periurbane bucureştene şi asupra locului pe care îl ocupă ea în aprovizionarea celui mai mare oraş al ţării. Întinderea şi conţinutul unei zone periurbane atârnă de numărul locuitorilor şi de funcţiunile oraşului din al cărui sistem face parte. Însă chiar şi un sat, oricât de mic ar fi el, nu poate fi conceput fără un teritoriu înconjurător care contribuie la întreţinerea populaţiei. Cu atât mai mult un oraş. Trebuie să admitem deci că Bucureştii – chiar şi în epoca de început – se găseau într-un spaţiu geografic care îşi procura materialele de construcţie, combustibilul, cerealele pentru mori, pieile pentru tăbăcării, anumite alimente etc. Este natural ca un oraş, cu cât se specializează mai mult în funcţiuni nerurale (industrie, comerţ, politică, administraţie, servicii sanitare, sociale, culturale), cu atât zona lui de relaţii reciproce să se întindă în suprafaţă: lucrează pentru târgoveţi, dar îşi şi procură multe lucruri necesare de la aceştia. Adică nu se poate vorbi de un oraş fără un hinterland (o zonă a sa periurbană). Diferă numai, în spaţiu şi în timp, întinderea, complexitatea şi organizarea ei.

În cazul Bucureştilor, imediat după 1929, aria sa de aprovizionare apropiată (zona periurbană) se întindea către nord-vest până la o linie Căscioarele, Brezoaiele, Periş; spre est, până la Căciulaţi, Afumaţi, Frunzăneşti, spre sud, până lângă Colibaşi; spre sud-vest, până la Valea Argeşului (Mihăilescu, 1925). Pentru 1925, Iordan arată o linie mai întinsă către sud (inclusiv Hotarele), dar mai retrasă la nord (Bolintinu din Vale, Buftea, Corbeanca), fapt puţin probabil, având în vedere legăturile strânse ale oraşului cu nord-vestul fostului

judeţ Ilfov. După 1925 şi mai ales după 1947, zona periurbană a crescut foarte mult în suprafaţă (până dincolo de Ialomiţa, spre nord; dincolo de Lunguleţu şi Potlogi, la nord-vest; o linie Fierbinţi-Belciugatele-Budeşti, la est; până la Greaca, Comana, Călugăreni, în sud, adică pe o suprafaţă puţin mai redusă decât aceea a fostului judeţ Ilfov. Datorită modernizării drumurilor şi mijloacelor de transport, distanţele maxime dintre centrul Capitalei şi comunele cele mai depărtate ale zonei periurbane au ajuns să depăşească – în raporturile zilnice – 34-45 km, faţă de 20-30 cât erau cu circa 25 de ani în urmă.

Mai importante decât întinderea zonei periurbane sunt schimbările de structură şi de funcţiuni petrecute în cadrul ei după 1948. Cererea de apă impusă de dublarea populaţiei şi de marea dezvoltare a industriei a dus la noi lucrări în vechea arie de aprovizionare cu apă a Capitalei din nord-vestul zonei cuprinse între Brezoaiele de Dâmboviţa, Bragadiru, Crivina pe Argeş şi Arcuda. În urma acestor lucrări, se poate spune că necesarul de apă al Bucureştilor este acoperit.

Materialul de construcţie era altădată de pe câmpul din dreapta Colentinei. Astăzi el este adus din cartierele situate dincolo de comuna Voluntari, în apropierea satului Ştefăneşti, pe Valea Păsării, şi mai ales spre nord-vest, din apropierea Argeşului.

Contribuţia zonei periurbane cu materiale lemnoase, dominantă altădată, când Codrii Vlăsiei se întindeau până la mahalalele centrale ale Bucureştilor, este astăzi mai mult decât modestă. În schimb, participarea ei la procurarea de produse alimentare a tot crescut, cantitativ şi calitativ, în ultimul secol; iar în trecuta perioadă de 30 de ani a ajuns la o diversitate şi un nivel de organizare cu totul deosebit. Ferme cum sunt 1 Decembrie, Crevedia, Periş, Buftea, Otopeni, Snagov, Popeşti-Leordeni etc. pot fi socotite adevărate „uzine de alimente“ (fig. 27).

Trebuie considerate în primul rând *marile „bazine legumicole“*. Aproape nu există comună din zona apropiată (periurbană) care să nu rezerve o oarecare întindere din sectorul său agricol legumelor şi zarzavaturilor (de la 2 la 20% după I. Iordan). La culturile clasice, irigate cu ajutorul roţilor hidraulice sau altor mijloace, s-au adăugat în ultimii ani un număr de solarii pentru trufandale (în special roşii).

Cele mai mari şi mai moderne sunt cele de la Popeşti-Leordeni, Otopeni şi 1 Decembrie. Produsele acestor bazine agricole şi solarii acoperă cea mai mare parte a necesarului Bucureştilor.

Principalele regiuni care cultivă cartofi (6-22% din terenul agricol) se găsesc în nord-vestul zonei periurbane. Sate ca Lunguleţu, Brezoaiele, Tărtăşeşti sunt de mult cunoscute prin produsele lor de calitate. Cartofii vin însă toamna la Bucureşti şi din regiuni mai depărtate (Ţara Oltului, de pildă, sau nordul Moldovei).

Livezile de pomi roditori (pruni în primul rând, apoi cireşi, vişini, caişi, piersici ş.a.) reprezintă şi ele o foarte veche formă de utilizare a solurilor agricole din jurul oraşului sau chiar dinăuntrul său. Nici azi merii, perii, cireşii, vişinii, caişii, piersicii, gutuii nu au dispărut din multe grădini familiale ale Bucureştilor. Aprovizionarea masivă cu fructe se sprijină pe producţia a trei mari arii (fig. 27): una, cea mai apropiată, în est, între Tunari, Berceni şi Băneasa; a doua în sud-vest,

între Măgurele şi Comana; a treia în sud, între Hotarele şi Budeşti. Fructele mai rezistente (mere, pere) vin însă şi din numeroase alte părţi ale ţării (din dealurile apropiate din judeţele Dâmboviţa şi Argeş, de la Baia Mare, din nordul Moldovei).

Contribuţia zonei periurbane la aprovizionarea cu carne de vită, porc, miel, păsări sau cu lapte şi produse lactate era tradiţională. Lăptăresele de la Băneasa, cu laptele covăsit, oltenii, cu „iaurt, iaurţelul" sau cu „mielul gras", erau figuri bine cunoscute bucureştenilor chiar şi înaintea celui de-al doilea război mondial. Chiar şi după acesta, bivolii păşteau încă pe valea Colentinei, lângă Dobroieşti, de pildă. Ceea ce nu înseamnă însă că nu existau în acea vreme ferme, unde vitele erau crescute raţional şi produsele lactate erau obţinute prin mijloace mecanice şi în condiţii de supraveghere şi conservare igienică. Unele dintre acestea ajunseseră celebre (Buftea, Periş, 1 Decembrie) în lunca Argeşului, pe Drumul Giurgiului etc. Marfa care nu dura (laptele, caşul – „caş-căşulean" –) sosea din apropiere (10-20 km); celelalte (untul, brânza), de mai departe, din întreaga zonă periurbană sau chiar de mult mai departe (Braşov, Sibiu, cunoscut mai ales prin telemeaua de oi a ciobanilor mărgineni).

Azi, vite şi lapte, porci, grăsimi, păsări, ouă sunt produse în ferme sistematice sau sunt colectate din sate şi adunate în anumite centre, de unde sunt îndreptate spre Bucureşti, unde sunt distribuite prin alimentare sau centre de desfacere împrăştiate de la periferie până în centru.

Cele mai mari şi cunoscute ferme (carne de vită, porc, miel, păsări, ouă, lapte şi produse lactate) sunt, în apropierea imediată a oraşului, la Bragadiru, Dragomireşti, Chiajna, Otopeni, Afumaţi, Popeşti-Leordeni, iar pe un cerc mai depărtat, Adunaţii Copăceni şi 1 Decembrie pe Argeş; Ciorogârla, Joiţa, Buftea, Crevedia, Periş, Snagov în nordul Capitalei. Aproape toate aceste ferme – la care trebuie adăugate câteva strict specializate – au mari crescătorii de porci şi păsări. Sunt vândute în Bucureşti peste 18 milioane de păsări, cele mai multe tăiate. Numărul ouălor de la ferme şi particulari este greu de precizat. Atât se poate spune, că astăzi acestea sunt unul dintre cele mai răspândite şi mai ieftine alimente, care nu lipsesc de pe piaţă în nici unul dintre anotimpuri. La carne de porc (proaspătă

sau preparată, conserve), exportul face concurenţă pieţei bucureştene. Totuşi nu se poate vorbi de criză... mai ales la grădini.

Un articol foarte obişnuit, prezent pe masa bogatului şi săracului, era odată în Bucureşti peştele. Venea de la Greaca şi din bălţile Dunării ori din Deltă. O parte din surse erau din zona periurbană bucureşteană, ori foarte aproape de ea (Greaca, Iezerul Mostiştei, de pildă). Oltenii îl aduceau în gospodării („Ai peşti, peştili"). Grosul venea mai ales din Balta Brăilei. În urma transformării „Bălţii dunărene" în teren agricol, pentru porumb şi floarea-soarelui, în principal, au rămas ca izvoare principale Delta Dunării, unele dintre limanele fluviale din sud-vestul Dobrogei, câteva crescătorii de peşte, iar în zona periurbană a Bucureştilor, lacurile de pe Colentina şi din Vlăsia... pentru pescarii amatori. Totuşi, sunt pline alimentarele Capitalei de conserve de peşte, iar halele de cartier au organizate compartimente separate în care se vând: peşte congelat, sărat, conserve de peşte şi, câteodată, peşte proaspăt de baltă, ori de crescătorie, care provoacă formarea cozilor, căci bucureşteanul – deşi recunoaşte obiectiv abundenţa acestui articol prezentat sub variate forme – totuşi ţine la peştele lui „naţional" şi proaspăt.

În fine, după cum se ştie, altă mare bogăţie a împrejurimilor Bucureştilor a fost *viţa de vie de calitate*. După ce întinsele podgorii au fost distruse de filoxeră şi după întinderea oraşului peste locurile ocupate odată de ele, viile au reapărut în petice, la oarecare distanţă de oraş, şi s-au păstrat în numeroase curţi şi grădini, nu numai la periferie, dar şi spre centru. Ele nu puteau satisface nici măcar cura de struguri a proprietarilor şi vecinilor, cu atât mai puţin cererea de must în toamnă şi de vin tot timpul anului. Din fericire pentru bucureşteni, malul înalt al Dunării, expus spre sud între Mostiştea şi Giurgiu (cu vestita podgorie de la Greaca), îndeplinea condiţii de cultivare a viţei de vie. Acesta reprezenta totuşi puţin, aşa că zona periurbană a Capitalei a trebuit şi trebuie să recurgă în primul rând la strugurii şi vinurile produse de podgoriile Subcarpaţilor (între Piteşti şi Odobeşti). Aprovizionarea cu struguri şi vin nu se limitează însă la regiunea respectivă, căci pe piaţa Bucureştilor vezi foarte mult sticle de Târnave, Murfatlar, Cotnari. Industriei bucureştene îi este repartizată însă pentru colectare, prelucrare şi îmbuteliere

o anumită arie, cuprinsă aproximativ între gura Oltului şi Feteşti (în câmpie).

A fost evaluat, în medie anuală, la circa 400.000 tone de produse vegetale şi 70.000 t de produse animale, contribuţia zonei periurbane la întreţinerea cu alimente a populaţiei Bucureştilor. După aprecierea lui Ion Iordan, 65% din totalul plecărilor din comune, cu diferite interese, revin celor care vin să-şi desfacă pe pieţele alimentare ale Capitalei produsele proprii (mai ales legume, zarzavaturi, fructe, lactate).

Contribuţia industrială. Mâna de lucru mai ieftină la sate şi politica de frânare pe cât posibil a exodului către vatra oraşului Bucureşti au determinat încă mai de mult apariţia de întreprinderi industriale în unele comune rurale din zona periurbană: la Chitila (vechea fabrică de zahăr); la Dudeşti-Cioplea (pe când aceştia erau în afara oraşului) – pulberărie; la Buftea (fabrica de vată-filatură de bumbac, fabrica de conserve); la Bragadiru (fabrica de spirt, drojdie comprimată, malţ şi conserve de legume); la Popeşti-Leordeni (filatura de mătase artificială); la Jilava (industria şi comerţul produselor de bumbac); la Periş (conserve).

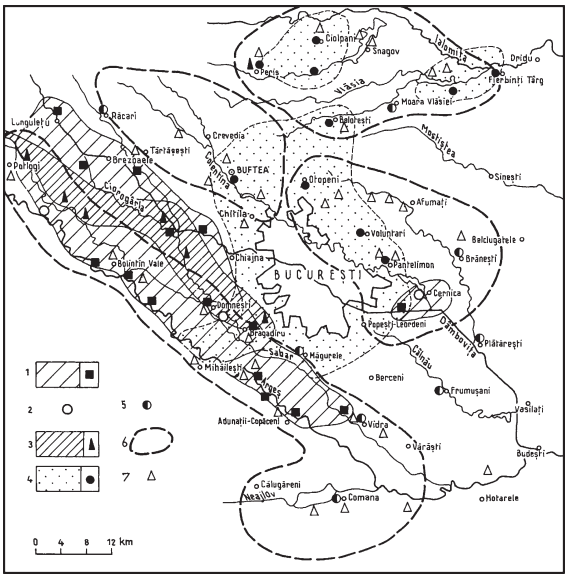
După 1948, s-au înmulţit, înzestrat şi diversificat întreprinderile industriale în toată zona periurbană, cele mai mari rămânând în apropiere de oraş, în comunele Chitila, Bragadiru, Jilava, Popeşti-Leordeni, Pantelimon, Voluntari, Otopeni sau puţin mai departe, la 10-20 km de la periferia Capitalei (Buftea, Baloteşti, de pildă).

Aceste întreprinderi industriale foarte variate (produse din cauciuc, ţesături, construcţii de maşini, metalurgie neferoasă, produse alimentare etc.) lucrează aproape exclusiv pentru populaţia Bucureştilor sau pentru unele fabrici ori uzine mari din Bucureşti.

Schimbări importante s-au petrecut, în ultimul sfert de secol, şi în industria extractivă. Cea mai însemnată schimbare a fost în privinţa carierelor de nisip şi pietriş – deplasarea acestora către Argeş şi către cursul inferior al Colentinei (la Cernica, unde se află şi o fabrică de metale de construcţie). Produsul tuturor balastierelor (nume care cuprinde azi şi carierele de nisip şi pietriş) acoperă toate necesităţile de construcţie ale Capitalei (Iordan).

Dar cea mai neaşteptată formă de industrie extractivă este exploatarea petrolului în nord-vestul zonei periurbane bucureştene (între Potlogi şi Bragadiru) şi, deocamdată izolat, la Periş.

Recreere, sport şi turism. Bucureştenii au găsit totdeauna în pădurile apropiate, în lacurile de pe Colentina şi Pasărea, în apele mai mari (până la bălţile Dunării), locuri de recreere şi de sport (pescuit, vânătoare) (fig. 28). Dezvoltarea pe care a luat-o însă deprinderea de a ieşi la aer curat şi de a practica turismul la sfârşit de săptămână a ridicat şi pentru bucureşteni problema de mare interes a înzestrării zonei periurbane cu toate dotările (drumuri, hoteluri, moteluri, campinguri, cabane, restaurante) care să pună în valoare potenţialul turistic al regiunii, de recreere şi de practicare a sporturilor. Erau cunoscute şi folosite pădurile de la Băneasa, Andronache Pustnicul, Brăneşti, Cernica. Fuseseră amenajate prin 1930 o parte dintre lacurile de pe Colentina, pădurile Vlăsiei, lacurile de la Căldăruşani, Snagov, Bălteni, care atrăseseră de mult atenţia voievozilor, boierilor, mănăstirilor, dar şi oamenilor de rând. O duminică sau chiar mai multe zile petrecute în aceste locuri era lucru obişnuit, deşi nici drumurile, nici mijloacele de transport şi de cazare nu erau prea încurajatoare. Pentru Snagov – unul dintre punctele cele mai căutate – trebuia să mergi cu trenul până la Periş, iar de



aici, cu o căruţă sau pe jos la mănăstire şi lac. Amenajările actuale de la Snagov, Căldăruşani şi Bălteni sunt aproape în întregime făcute după 1948. (Calea ferată era însă anterioară). Astăzi se poate chiar vorbi cu oarecare bunăvoinţă – de câteva arii turistice, neegal dezvoltate, în jurul Bucureştilor (Iordan, p. 199-209, fig. 18):

– *Aria nord-vestică*, axată pe Valea Colentinei, între Mogoşoaia (cu palatul Brâncoveanu), şi Crevedia (cu fermele ei model, care merită să fie vizitate de turişti);

– *Aria estică*, între Otopeni, Băneasa (cu pădurea şi Grădina zoologică) Glina (celebră prin staţiunea ei neolitică) şi Brăneşti (ultima pădure înaltă spre stepă);

– *Aria nordică* (sau a Vlăsiei propriu-zise), în care s-au păstrat cele mai întinse şi mai masive păduri din „codrii Vlăsiei" şi pot fi practicate pescuitul şi sporturile nautice;

– *Aria vestică* (Argeş), de la Potlogi în nord (cu Palatul lui Brâncoveanu), până la Comana şi Călugăreni în sud.

Ca şi pentru oraşul propriu-zis, se poate spune şi despre zona periurbană că a suferit cele mai mari şi cele mai favorabile schimbări după 1948.

Bibliografie

Ban, Niculina, Băcăranu, Ion, Bugă, Dragoş, Caranfil, Adrian, Conea, Ion, Rusenescu, Constanţa (1972), *Densitatea populatiei*, pl. VIII-2, Atlasul Naţional România, Editura Academiei, Bucureşti

Băcănaru, Ion, Cândea, Melinda (1997), *Transportul intraurban*, Atlas România, pl. XII-4, *Traficul intraurban*, Editura Academiei, Bucureşti

Berindea, Dan (1963), *Bucureşti, reşedinţă şi capitală a Ţării Româneşti*, Societatea de ştiinţe istorice şi filologice, Bucureşti

Bautrais, Jean, Charact, J.-P. (1967), *Bucarest. Etude de géografie urbaine*, Revue géographique de l'Est, nr. 3

Crişan, Ion- Horaţiu (1977), *Burebista şi epoca sa*, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti

Crutzescu, Gh. (1943), *Podul Mogoşoaiei, povestea unei străi*, (volum editat în 1986 şi 1987 în Editura Mediriane), Editura Soces, Bucureşti

Caranfil, Adrian (1967), *Aspecte din geografia transportului de călători din oraşul Bucureşti*, Studii şi cercetări geologice, geofizice, geografice – Seria Geografie, t. XIV, nr. 1, p. 65-73

Damé, Fr. (1907), *Bucarest en 1906*, Editura Socec, Bucarest

Georgescu, Florian (1966), Cebuc Alexandra, Da... Petre (1966), *Probleme edilitare bucureştene: 1. Alimentarea cu apă; 2. Canalizarea Dâmboviţei; 3. Asanarea lacurilor din nordul Capitalei*, Muzeul de istorie, Bucureşti

Georgescu, Florian, Ionescu, Ştefan, Maria, Cantilli (1970), *Bucureşti oraşul nostru-ghid*, Bucureşti

Giurescu, C.C. (1966), *Istoria Bucureştilor*, Editura pentru literatură, Bucureşti

Ionescu, Enache (1920), *Bucureştu, schiţă istorică*, în „Ghidul Bucureştilor", Bucureşti

Ionescu, Gion-Gheorghe (1999), *istoria Bucureştilor*, Bucureşti

Ionescu, Ştefan (1961), *Podul Mogoşoaiei – Calea Victoriei*, Muzeul de Istorie a oraşului Bucureşti, Bucureşti

Iordan, Ion (1973), *Zona... a Bucureştilor*, p. 33, Editura Academiei, Bucureşti

Marsillac, Ulysse de (1869), *De Pesth à Bucarest. Notes de voyage Bucarest*, reeditat sub titlul *Bucureştiul în veacul al XIX-lea* (1999), Editura Meridiane, Bucureşti

Marsillac, Ulysse de (1877), *Guide du voyageur à Bucarest*, Imprimerie de la ..., Bucureşti

Mihăilescu, Vintlă (1925) *Vlăsia şi Mostiştea (Evoluţia geografică a două regiuni din Câmpia Română)*, Bul. Soc. Reg. Rom. Greogr., XLIII (1924)
Mihăilescu, Vintilă (1935 a), *Bucureştii. Schiţă geografică*, col. Cunoştinţe folositoare, seria C, Din lumea largă nr. 517, Bucureşti
Mihăilescu, Vintilă (1935 b) *Une carte de l'habitat rural en Roumanie* BSRRG, t. LIII (1934)
Mihăilescu, Vintilă (1937), *L'évolution d'une ville Bucarest*, Congrès Intern. de Géographie de Varsovie, 1934, t. III, Travaux de la section III
Mihăilescu, Vintilă (1942), *Bucureşti*, Natura an XXXI, nr. 3
Mihăilescu, Vintilă, Dragomirescu Şerban (1977), *Évolution d'une ville-Bucarest - entre 1877 et 1977*, Revue ... géol., géoph., géol., série de géographie, t. 21
Panait, I. Panait (1968), *Începuturile oraşului Bucureşti, în lumina cercetărilor arheologice*, Ma... de ist. şi muzeogr., V, Bucureşti
Panait, I. Panait (1971), *Evoluţia perimentrului Curţii Vechi în lumina descoperirilor arheologice (sec. XVI-XVIII)*, Mat. de ist. şi muzeogr., VIII
Pântea, Mihail (1923), *Planul şi Ghidul oraşului Bucureşti*, Bucureşti
Pappasoglu, Dimitrie (ed 2000), *Istoria fondării oraşului Bucureşti (1891). Istoria începutului oraşului Bucureşti (1870). Călăuza sau conducătorul Bucureştiului (1871)*, în col. Memoria Bucureştilor – Fund.cult. Marin Speteanu, Bucureşti
Satmari, Ioan, *Charta României Meridionale*, Bucureşti
Trifescu, Victor, Baranovschi, Niculina, Ştefănescu, Ioana (1958), *Câteva consideraţii asupra hărţii densităţii de populaţie a R.P. Române, după recensământul din 1956*, în vol. „Realizări în geografia R.P. Române în perioada 1947-1957", ICGR, Editura Ştiinţifică, Bucureşti
Vjrási, Iosif (1972), *Geografia apelor României*, Editura Ştiinţifică, Bucureşti
Vâlsan, G. (1911), *Temelia Bucureştilor*, „Anuar de geografie şi antropogeografie"... Bucureşti

* * * *Anuarul statistic al Primăriei Bucureşti pe 1912-1913*, Bucureşti
* * * *Istoria României*, vol. I, Editura Academiei, Bucureşti

Cuprins

I. BUCUREŞTII DIN PUNCT DE VEDERE ANTROPOGEOGRAFIC ŞI ETNOGRAFIC 5
Cuvânt înainte 7
Alcătuirea oraşului (străzi şi case) 11
Numărul clădirilor (creşterea lor) 28
Populaţia Bucureştilor 41
A. Mersul populaţiei în Bucureşti (cifre globale) 42
B. Mişcarea anuală a populaţiei în Bucureşti 44
C. Imigrare şi emigrare (în 10 ani) 45
D. Catolici şi protestanţi 66
E. Evrei 72

II. EVOLUŢIA GEOGRAFICĂ A UNUI ORAŞ: BUCUREŞTI *79*
Introducere – Bucureşti, capitala unui stat carpatic şi dunărean 81
I. Poziţia şi cadrul geografic 83
Poziţia 83
Cadrul geografic 86
Natura terenului 88
Relieful 91
Cadrul geografic depărtat 98
Clima 100
Condiţiile hidrogeografice 104
Vegetaţia şi solurile 111
Populatea şi organizarea teritoriului 113

II. Evoluţia teritorială a oraşului Bucureşti 117
Întinderea vetrei actuale. Peisajul actual 117
Ocuparea şi transformarea spaţiului geografic bucureştean .. 123
Analiza reţelei de străzi 132

Arterele circulare 135

III. Evoluţia structurală a Bucureştilor 161
Structura vetrei Bucureştilor la jumătatea secolului al XIX-lea .. 162

IV. Bucureştii la începutul secolului al XX-lea (înainte de 1920) 175
Populaţia 190
Alohtonii în viaţa economică a Bucureştilor 199

V. Etapa de tranziţie (1920-1948) 211

VI. Bucureştii în a doua jumătate a secolului al XX-lea 229
Zona exterioară (Oraşul Nou) 229
Sectorul nord-estic (Colentina) 231
Sectorul estic (Titan-Dudeşti) 240
Sectorul sud-estic (Tăbăcari-Berceni) 244
Sectorul sudic (Şoseaua Giurgiului) 247
Sectorul sud-vestic (Rahova-Filaret) 249
Sectorul vestic (Militari) 256
Sectorul nord-vestic (Griviţa) 260
Sectorul nordic (Kiseleff-Băneasa) 267
Zona interioară (Oraşul Vechi) 268
Concluzii 283

VII. Marile probleme geografice ale actualului oraş Bucureşti 287
Structura oraşului 292
Funcţiile oraşului 297
Înzestrarea oraşului 297

Bibliografie 321

Printed and bound in Romania
by punct